

CCXLI.

TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni numeri 2200 e 2201 dichiarate di urgenza. = Congedi. = Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Reclami del deputato Favale per la precedenza nella costruzione della linea Carmagnola-Bra — Dichiarazioni favorevoli del relatore Grimaldi e del ministro dei lavori pubblici, Mezzanotte — Il deputato Favale ne prende atto — Approvazione della linea Carmagnola-Bra — Il deputato Delvecchio fa istanza perchè il comune di Mondovì abbia la sua quota del sussidio di un milione votato dal Governo con la legge 14 maggio 1865 per la linea Mondovì-Carrù. Svolge poi un'aggiunta da lui proposta — Il deputato Allione, riconoscendo questo diritto di Mondovì, desidera che da ciò non sorgano ostacoli alla costruzione della linea Cuneo-Mondovì con stazione a Bastia, siccome propone in un emendamento — Rettificazione del deputato Delvecchio di alcune osservazioni del precedente oratore — Svolgimento di un ordine del giorno proposto dal deputato Borelli Giambattista — Il deputato Grimaldi, relatore, osserva che il principio contenuto nell'ordine del giorno del deputato Borelli è stato seguito per tutti i tracciati: lo prega quindi di ritirarlo come superfluo; raccomanda poi al ministro di tener conto delle giuste osservazioni del deputato Delvecchio — Osservazioni analoghe del ministro dei lavori pubblici, in seguito alle quali il deputato Borelli ritira il suo ordine del giorno — Il deputato Delvecchio, serbandosi di riproporla a momento più opportuno, ritira la sua proposta aggiuntiva — Approvazione della linea Cuneo-Mondovì; quindi dell'altra così modificata dalla Commissione d'accordo col Ministero: Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella e Pavia; e della linea Airasca-Cavallermaggiore --- Il presidente del Consiglio, Depretis, difende la linea Lecco-Como, collocata in terza categoria, con l'aggiunta del tronco Ponte San Pietro-Seregno — Parlano brevemente su questa linea i deputati Corbetta, Martelli, Giudici Vittorio e Cucchi Luigi — Il deputato Mussi parla dei danni che riceverà Milano dalla costruzione di queste linee — Il ministro Depretis parla brevemente per rispondere al deputato Mussi — Il deputato Spaventa dichiara di ritirare il suo emendamento col quale si chiedeva la costruzione di un tronco che da un punto della linea Bergamo-Lecco andasse fino a Como — Il deputato Merzario ritira il suo emendamento, col quale chiedeva invece della linea Lecco-Como, l'altra Lecco-Erba-Como — Il deputato Corbetta ritira il suo emendamento, col quale proponeva sostituire alla linea Lecco-Como la Calolzio-Camerlata — I deputati Mussi e Spaventa parlano per fatti personali — Il relatore Grimaldi espone l'avviso favorevole della Commissione sulla linea Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno — La Camera approva la linea Lecco-Como col tronco Ponte San Pietro-Seregno — I deputati Cocconi e Baratieri rinunziano di parlare sulla linea Parma-Brescia-Iseo, che è approvata dalla Camera — Si approva quindi senza osservazioni la linea Bologna-Verona — Il deputato Genala ritira un suo emendamento relativo alla linea Gaiano-Borgo San Donnino, che è approvata, insieme con l'altra linea Piombino-Cornia — Il relatore Grimaldi, a nome della Commissione, e d'accordo col Governo, propone, e la Camera approva, di sostituire la linea Lucca-Viareggio alla Lucca-Pietrasanta — Il deputato Venturi svolge un suo emendamento, col quale domanda che al n° 18 dell'articolo 5 sia aggiunta la linea Roma-Viterbo per Bracciano, Capranica e Vetralla --- Il deputato Arbib svolge il suo emendamento, col quale propone che la congiunzione con Viterbo si faccia piuttosto da Attigliano che da Bassano, lasciando l'alternativa — Il deputato Zeppa svolge un sup' sotto-emendamento, col quale propone che sia definitivamente accettata la congiunzione ad Attigliano — Il deputato Venturi parla brevemente per fare una dichiarazione — Risposta del depu-*

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

tato Grimaldi, relatore, sulle proposte fatte per le diverse congiunzioni con Viterbo — Per fare una dichiarazione parla il deputato Baccelli — Osservazioni del Presidente del Consiglio intorno alle modificazioni proposte alla congiunzione con Viterbo — Nuove osservazioni del deputato Grimaldi, relatore — Il deputato Venturi ritira il suo emendamento — Il deputato Arbib ritira il suo emendamento — È approvata la linea Viterbo-Attigliano — Sono approvate le linee: dalla stazione di Frascati alla città; Salerno-San Severino; Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura a Gioia; Fiumara d'Atella alla linea Eboli-Potenza — Il deputato Minervini svolge un suo emendamento alla linea Zollino-Gallipoli — Risposta del deputato Grimaldi, relatore — Il deputato Minervini ritira il suo emendamento — La linea Zollino-Gallipoli è approvata — È approvata anche la linea Valsavoia-Callagirone — Il deputato De Dominicis svolge un emendamento per un passaggio di linee alla categoria C — Il deputato Trevisani Giuseppe svolge il seguente emendamento presentato da lui e da altri: « I sottoscritti propongono che la linea ferroviaria Adriatico-Fermo-Amandola-Visso-Terni, dalla quinta categoria venga trasportata alla terza ed aggiunta all'articolo 5 del progetto della Commissione dopo il n° 16. » — Sulla stessa proposta parla anche il deputato Zuconi — Il deputato Grimaldi esprime l'avviso della Commissione sulla proposta del deputato Trevisani — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — L'emendamento del deputato Trevisani, non accettato dal Ministero e dalla Commissione, non è approvato. — Annunzio di una domanda d'interrogazione del deputato Ceresa al Presidente del Consiglio e al ministro dei lavori pubblici — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio — Risposta del deputato Ceresa — Replica del Presidente del Consiglio. — Sull'ordine del giorno parlano il Presidente del Consiglio ed il deputato Bonghi.

La seduta ha principio alle ore 10 antimeridiane.

Il segretario Mariotti dà lettura del processo verbale della seduta precedente il quale è approvato; quindi del seguente sunto di petizioni.

2200. I proprietari del comune della Mirandola presso Modena rassegnano un'istanza per ottenere l'esonero dal pagamento delle imposte fondiarie per le quattro rate 1879 e per l'annata 1880.

2201. La deputazione provinciale di Ferrara invoca provvedimenti per riparare i disastri prodotti dalla rotta del Po.

2202. I proprietari del comune di Sermide, totalmente invaso dalle acque d'inondazione, si rivolgono al Parlamento invocando il totale esonero dalle imposte erariali per gli anni 1879-1880.

ATTI DIVERSI.

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

GATTELLI. Prego la Camera di voler decretare l'urgenza per la petizione n° 2201, colla quale la deputazione provinciale di Ferrara si fa ad invocare i provvedimenti che crede indispensabili per riparare ai guasti prodotti dalla rotta del Po.

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

RAZZABONI. Colla petizione n° 2200 i possidenti del comune di Mirandola presso Modena, che hanno subito i danni dell'inondazione, fanno istanza analoga a quella che ieri han fatto i possidenti di altri

comuni colle petizioni n° 2198 e 2199. Quindi io domando, come ieri, che questa petizione sia dichiarata d'urgenza e mandata alla Commissione che si occupa della legge relativa.

PRRESIDENTE. L'onorevole Gattelli chiede che la petizione n° 2201 sia dichiarata d'urgenza.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza sarà ammessa.

(È ammessa.)

La petizione sarà mandata alla Commissione del bilancio.

L'onorevole Razzaboni chiede che la petizione n° 2200 sia dichiarata d'urgenza.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È concessa.)

Questa petizione sarà mandata alla Commissione del bilancio.

Chiedono congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Pericoli Giovanni Battista, di giorni 4; per motivi di salute: l'onorevole Restelli, di giorni 20; per ufficio pubblico: gli onorevoli Ricotti e Marchiori, di giorni 15.

(Sono accordati.)

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

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

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Comincia la discussione della linea Carmagnola-Bra.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

FAVALE. Io non ho domandato la parola per fare un discorso, nè per fare una proposta, ma per una semplice raccomandazione.

Questa ferrovia di Bra-Carmagnola, ch'è forse la più lieve per costo e la più breve per percorso di quante sono contenute nel progetto in discussione, è pure importantissima perchè forma il complemento della ferrovia dal Piemonte al porto di Savona.

Quando, or sono più di 20 anni, il Parlamento subalpino diede la concessione di questa ferrovia, i corpi morali si obbligarono di pagare 2 milioni di sussidio a fondo perduto e di prendere 2 milioni di azioni. I sussidi furono in gran parte pagati per 1,800,000 lire, e le azioni pure furono pagate, ed anche in gran parte perdute. Il Governo, succeduto alla società della ferrovia di Savona, non compì mai il tronco Bra-Carmagnola, e lasciò questa ferrovia imperfetta. Tale condotta del Governo destò vivo malcontento, e moltissimi e continui furono i reclami di quelle popolazioni, sotto ogni forma, rivolti al Governo, perchè desse compimento a questa ferrovia. Ma il Governo, accusando lo stato delle finanze, sempre si schermiva di costruirla. Ora, se questa scusa della deficienza finanziaria era plausibile in quel tempo, potrebbe ancora valere oggi che stiamo deliberando sopra un progetto di costruzioni di quattro mila chilometri di ferrovie? Non potrebbero dire quelle popolazioni: ma voi avete presi i sussidi e non ci costruite la linea? Quali giuste lagnanze non potrebbero sollevare quei comuni, che stanno lungo questo percorso di 19 chilometri, che pagarono i sussidi, e che non videro mai la loro linea costruita? Non avrebbero esse diritto di qualificare il Governo come sleale se ora non si procedesse prontamente alla costruzione di questa linea?

Ma vi ha di più. Il Parlamento non ignora certamente che una società chiese la costruzione di una ferrovia a binario ridotto fra Torino, Carmagnola e Bra: e che questa società stipulò la relativa convenzione col Governo, e fece il deposito della cauzione. La convenzione fu portata innanzi al Parlamento il giorno 11 dicembre 1877: ma poi, apertasi la nuova Sessione, il Ministero non volle più ripresentare il disegno di legge. E quale fu la ragione che allegò il Governo per non ripresentare quella legge? Non altra che la necessità di costruire a binario ordinario il tronco di Carmagnola per compiere la ferrovia di Savona nella sua integrità; e ciò sta benissimo: ma intanto se il Governo ritardasse ancora a costruire esso stesso il tronco Bra-Carmagnola, non

solo mancherebbe alla leale esecuzione dei suoi obblighi verso i comuni che sborsarono i sussidi, ma avrebbe ancora impedito a quelle popolazioni di giovare almeno della ferrovia a binario ridotto. Per la qual cosa mi pare evidente che questa ferrovia merita senz'altro di godere la precedenza nella costruzione.

Del resto l'accordare questa precedenza costituisce pure una buona speculazione finanziaria. Questa ferrovia è valutata a lire 1,900,000, ma non costerà tanto. L'impresario Guastalla s'obbligava a costruirla per lire 1,500,000 quando i prezzi dei materiali ferroviari erano più elevati di quello che ora sono. Se dal prezzo di costruzione voi deducete ancora i sussidi, questa ferrovia non verrà a costare al Governo che 60 o 70 mila lire al chilometro. Essa attraversa regioni popolate e fertili, e darà per essa stessa un largo interesse sul capitale in essa impiegato.

E ciò non solo, ma essa aumenterà di certo il prodotto, la utilità della linea di Savona e si può calcolare che il Governo impiegando una minima somma, ritrarrà di fatto non il 5 ma il 10 e più per cento del capitale impiegato. Come vede adunque la Camera, ragioni di giustizia, di lealtà e di convenienza finanziaria consigliano di costruire prontamente questa ferrovia. Spero quindi che il Ministero non avrà difficoltà di dichiarare che questa linea avrà la precedenza fra le costruzioni di questa categoria. Credo che il Governo troverà tanto più opportuno di fare questa dichiarazione, che essa varrà a scemare l'impressione meno buona che può aver prodotto nel Piemonte la votazione di ieri riguardo alla ferrovia di Casale.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Io non ho nulla a dire. L'onorevole Favale chiede soltanto la precedenza di costruzione della linea sulle altre della stessa categoria. Questa è questione che riguarda più il Governo che la Commissione; io non posso che riconoscere la ragionevolezza delle osservazioni da lui fatte, perchè invero per la Bra-Carmagnola si era stipulata una convenzione presentata una volta per l'approvazione al Parlamento, ma che poi rimase perentoria per la chiusura della Sessione.

Raccomando quindi anch'io al Governo in nome della Commissione di voler tener conto di queste osservazioni nel determinare l'ordine di precedenza per la costruzione delle linee iscritte in terza categoria.

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

MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici. La que-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

stione di precedenza può farsi unicamente quando il Governo avrà stabilito l'elenco da presentarsi col bilancio di prima previsione del 1880. Attualmente non sarebbe il caso.

L'onorevole Favale sa che, secondo il progetto di legge che discutiamo, il Governo, in occasione della presentazione del bilancio di prima previsione, è pure obbligato di presentare alla Camera l'elenco delle ferrovie che debbono essere costruite nel corso dell'anno successivo; questa discussione dunque non può farsi ora, e bisogna rimandarla a quell'epoca.

Tuttavia convengo con l'onorevole Favale che le ragioni da lui esposte hanno un grandissimo fondamento, e che per ciò saranno tenute presenti dal Governo; comprenderà però come io non possa anticipare una risoluzione che deve essere rimandata ad altra epoca.

PRESIDENTE. L'onorevole Favale ha facoltà di parlare.

FAVALE. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni e ne prendo atto; e spero che il Governo, conforme ha testè dichiarato l'onorevole ministro, vorrà porre in capo dell'elenco che presenterà al Parlamento delle linee da costruirsi per le prime, quella di Bra-Carmagnola.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, pongo ai voti la linea Carmagnola-Bra. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora viene la linea Cuneo-Mondovì.

Il primo iscritto è l'onorevole Delvecchio, che ha facoltà di parlare.

DELVECCHIO. Restiamo sulla valle del Tanaro, ove ci ha condotti l'onorevole Favale, ed anzi entriamo in una vallata amena che è bagnata da uno degli affluenti di questo fiume.

PRESIDENTE. Naturalmente, Ella svolge anche il suo emendamento?

DELVECCHIO. L'emendamento ed un'altra proposta.

Il viaggiatore che parte da Savona per venire a Mondovì, quando arriva a questa valle, che è quella dell'Ellero, invece di arrestarsi ed ivi prendere la ferrovia che corre parallela all'Ellero, segue il suo cammino sulla linea di Savona per altri 4 chilometri e più sino a Carrù; giunto a Carrù, il viaggiatore, o la merce, deve prendere un altro convoglio per la linea Mondovì, rifare la stessa strada che ha percorso per altri 4 e più chilometri per ricondursi al punto cui era arrivato mezz'ora prima. Il punto è Bastia, e questo punto è il centrale, in ragione di tempo, della linea Savona-Torino.

Io ho una tabella sotto gli occhi dalla quale risulta che, tenuto conto della velocità dei treni, per le diverse pendenze di questa linea, il punto di Ba-

stia è il punto intermedio della linea Torino-Savona. Partendo infatti da Torino e da Savona nella stessa ora, si arriva nel tempo stesso, nell'identico tempo al punto di Bastia. Io ho fatto questo calcolo ed ho trovato che in due ore e mezza, tanto da una parte, come dall'altra, si arriva allo stesso punto. Ho pregato un egregio mio amico ingegnere di rifarlo, ed egli ha trovato 2 ore e 29 minuti. Ed ecco specificatamente come ciò avviene:

Ferrovia di Savona-Torino.

DESIGNAZIONE dei tronchi di linea	Lunghezza in chilo- metri	Treni diretti	
		Percorrenza ore	Percorrenza per ora
		O. M.	Chilometri
Torino-Bra	58	1 23	41
Bra-Carrù	31	0 59	31
Carrù-Bastia	4	0 07	31
Totale	93	2 29	
Carrù-Savona	67	2 36	25
A dedurre tratto Ba- stia-Carrù	4	0 07	
	63	2 29	

Dal sovraesteso quadro si evince che, sebbene la distanza in chilometri da Torino a Bastia risulti di 93, mentre da Bastia a Savona sarebbe di soli 63 chilometri, tuttavia l'orario sarebbe esattamente eguale per i due tratti, di ore 2 29, e ciò sul riflesso che la linea Torino-Bra-Carrù-Bastia si percorre con una velocità di 41 e 31 chilometri all'ora, mentre nel tratto da Bastia a Savona, attese le condizioni di pendenze e di curve, la percorrenza non è superiore ai 25 chilometri all'ora; epperò Bastia sarebbe il punto esattamente indicato per la biforcazione dei treni.

Abbiamo quindi il punto veramente centrale, il punto indicato per essere stazione di biforcazione, di scambio dei treni della linea Torino-Savona, a Bastia.

L'evidenza di questo fatto è tale che viene naturalmente la domanda, perchè non si sia fatto prima, perchè quando si è costruito il tronco di Mondovì non si sia pensato a stabilire a Bastia la stazione di scambio colla linea di Savona. Questo perchè è, per me, un perchè molto doloroso.

Mondovì che era il punto di passaggio delle tre principali linee che dall'alto Piemonte andavano al mare, delle strade cioè di Savona, di Albenga e d'Oneglia, si trovò tutto ad un tratto scartata dalla li-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

nea ferroviaria: si costruisse la linea ferroviaria nella valle del Tanaro a 9 chilometri da Mondovì, e senza stabilire un punto d'attacco con Mondovì. Mondovì si trovava nelle stesse condizioni, direi quasi di un prato cui si levi l'acqua; e perciò Mondovì nella fretta pensò subito a farsi una ferrovia, un piccolo canaletto che conducesse alla stazione più vicina della linea di Savona.

Il punto più adatto sarebbe stato questo di Bastia; ma per fare una stazione a Bastia occorreva allora una somma maggiore di quella che non occorresse per andare subito a Carrù, e quindi, nel timore di non potere arrivare al meglio, Mondovì si contentò del bene, cioè, si contentò di essere collegata colla linea di Savona a Carrù. Per lo stesso motivo della fretta, del timore che aveva Mondovì di vedere sparire tutto il suo commercio, si ebbero pure due grandi inconvenienti. Il primo è quello che, prima di eseguire la ferrovia Mondovì-Bastia, prima, anzi di fare la convenzione 20 marzo 1873, non si ottenne la divisione del sussidio che era stabilito colla legge 14 maggio 1865.

Nella seduta del 15 gennaio io ho chiamato l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su questo fatto; allora io ho fatto notare che, presentandosi ora una legge la quale modificava la combinazione per la Mondovì-Cuneo, la qual legge stabiliva una forma diversa pei sussidi e pel concorso dello Stato, mi pareva necessario che egli avesse presentato un disegno speciale per la divisione del sussidio in base alla legge del 1865; oppure, io diceva, che avesse considerato questo tronco Bastia-Mondovì come non ancora costruito e lo avesse compreso nella legge presente. L'onorevole ministro, senza spiegare il suo intendimento in proposito, mi rimandava addirittura a questa legge sulle nuove costruzioni, ed è qui che io intendo di dire brevemente le ragioni le quali sostengono un articolo aggiuntivo che avrò l'onore di presentare.

La quota parte del sussidio, stabilita dalla legge 14 maggio 1865 è stata riservata prima ancora che il municipio di Mondovì addivenisse all'atto della concessione della ferrovia Bastia-Mondovì, è stata riservata con solenni ed esplicite dichiarazioni del relatore della Commissione del bilancio, onorevole Depretis, dietro istanze dei deputati Ranco, Garelli e Sineo.

Poi, dopo l'atto di concessione, è stato ammesso nei termini più chiari dal presidente del Consiglio, l'onorevole Lanza, nella seduta del Senato del 16 aprile 1873. Non è stato poi mai contestato; solamente si fece un'osservazione che io credo avesse un fondamento di verità. Questa osservazione venne fatta dall'onorevole Zanardelli, ministro dei la-

vori pubblici, nel luglio 1876. Io la ripeto, imperocchè, ritenendola vera in senso assoluto, trovo che, mancando ora la base su cui si appoggiava, ho qui la ragione più evidente in sostegno dell'articolo aggiuntivo che ho proposto. L'onorevole Zanardelli, rispondendo all'egregio mio predecessore, l'avvocato Bellone, diceva queste precise parole:

« Mi sembra che gli sforzi della città di Mondovì dovrebbero al presente venir diretti a costruire il rimanente della via; nel qual caso non avvi dubbio alcuno che il milione di sussidio per il fatto della costruzione della linea sarebbe dal Ministero accreditato. »

L'onorevole Zanardelli proponeva di differire, ed il suo ragionamento era questo: « Ma se il legislatore (così si domandava l'onorevole ministro), se il legislatore il quale ha considerato il sussidio complessivamente, e lo ha del pari considerato in relazione alla linea complessiva da sussidiare, se il legislatore, quando si propose di ottenere col sussidio un determinato scopo, e lo scopo era quello di costruire l'intera linea, possa rinunziare allo scopo che con questo sussidio mirava a conseguire, è ciò che costituisce un quesito sul quale non mi potrei decidere *illico et immediate*; e l'onorevole Bellone credo che egli pure applaudirà a questa mia riserva. »

Lo scopo che s'intendeva raggiungere col sussidio del milione era la costruzione dell'intera linea; ora questo scopo a me pare sia raggiunto col fatto del presente progetto di legge.

La linea Cuneo-Mondovì si trovò sempre in condizioni difficili; io non le enumero, cito solamente il fatto che se Mondovì potè costruire il suo tronco con enormi sacrifici non si potè mai in 20 anni di tante proposte e di tante trattative, non si potè mai in 20 anni venire ad una conclusione per il tronco rimanente.

Ora però col presente progetto di legge la linea Cuneo-Mondovì è assicurata, i sussidi sono stabiliti anche in proporzione maggiore del necessario, ed io dico ciò con tanto maggior piacere inquantochè lo desumo anche da un fatto che cioè gli oppositori della linea Cuneo-Mondovì, i quali per la gravità delle condizioni del municipio di Mondovì, e perchè la linea trovandosi in quarta categoria credevano che mai si potesse fare, avevano proposto un altro tracciato, il tracciato Cuneo-Carrù; ora avendo essi riconosciuto che la linea Cuneo-Mondovì è possibile, hanno dato a me la grata soddisfazione di associarsi all'emendamento che io ho proposto, rinunciando così implicitamente ad ogni qualsiasi opposizione.

Quindi seguendo lo stesso ragionamento dell'ono-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

revolesse Zanardegli io dico, essendo ormai raggiunto questo scopo quale motivo vi potrà essere per ritardare il pagamento di questo sussidio?

Il municipio di Mondovì per potersi togliere all'isolamento ha fatto degli enormi sacrifici, ha fatto uno sborso di 800,000 lire.

Ora io domando è egli giusto, e mi si permetta la parola, è egli onesto di ritardare ancora al municipio di Mondovì il pagamento di questo sussidio?

Il municipio deve ancora pagare adesso, ed è nella impossibilità di farlo, una somma di considerazione, di circa 320 mila lire alla Società di lavori pubblici, il municipio di Mondovì paga per questa somma un interesse del 7 e centesimi 25 per cento; ora io domando perchè si ritarda ancora a concedergli questo sussidio?

Ed, in ogni caso, quando vi fossero ancora delle difficoltà, quando il Governo non fosse totalmente tranquillo, quando il Governo avesse ancora bisogno d'istituire dei calcoli, di fare degli studi, di verificare se la linea costruita va bene, quando il Governo credesse ancora di prendere tutte le riserve, perchè non potrebbe esso accordare intanto il rimborso degli interessi?

Una voce. Ha ragione!

DELVECCHIO. Questa è la mia domanda.

Un ultimo inconveniente ed anch'esso doloroso, creato dalla fretta, dal timore di maggiori guai è stato quello della domanda di concessione fatta dal municipio di Mondovì in suo nome.

Il municipio di Mondovì non trovando chi volesse incaricarsene, assunse egli stesso la concessione della ferrovia e la costruì. Non narro tutte le peripezie, noto solamente che dopo 43 mesi e 3 giorni che è costruita questa ferrovia è ancora a carico del municipio di Mondovì, mentre è esercitata dall'Alta Italia per conto del Governo, mentre altri ne gode intero il beneficio. Nell'ultima piena l'Elbero è ingrossato talmente che si è innalzato di 30 centimetri al di sopra dei rettifili per un tratto di circa mille metri, ed ora naturalmente come già era preveduto dopo che la linea era in esercizio, non prima, secondo il progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ora, dico, come era preveduto, si debbono alzare questi muri di riparo, perchè la linea non sia danneggiata.

Ed è il municipio che ha rinunciato, dietro congruo compenso però, al beneficio del 50 per cento sul prodotto lordo, che deve ancora fare questa spesa.

Cito unicamente questi inconvenienti, ma non faccio sopra di essi alcuna proposta, perchè mi accontento soltanto dell'articolo aggiuntivo, che cioè venga pagato il sussidio.

Signori, ho sentito chiamare questi nostri discorsi, che io direi *pro patria et pro ferrovia*, fervorini elettorali. Io non lo credo; noi qui siamo gelosi difensori dei nostri paesi, perchè essi sono a noi particolarmente affidati; ma noi parliamo per un interesse generale, noi vogliamo aiutare lo sforzo dei singoli comuni per lo sviluppo della vita economica dell'intera nazione. Io ho sentito parlare di banchetti, di Lazzari e di Epuloni, e ieri un oratore ha parlato di offa ferroviaria. Io non credo che qui si tratti di un banchetto, non credo che qui vi siano nè Lazzari, nè Epuloni. Noi deputati siamo qui servi, e forse anche vittime del dovere, ed i nostri paesi sono come colui che, estenuato per lungo dispendio di forze, prende un ristoro per proseguire poscia più alacre e per virtù propria nell'arduo cammino. (*Bravo!*) Ho finito.

PRESIDENTE. L'onorevole Allione ha facoltà di parlare.

ALLIONE. L'onorevole mio amico il deputato Delvecchio ha svolto con molta maestria un argomento che si scosta in realtà un poco dalla materia che noi oggi discutiamo.

Io confesso per altro che questo argomento ha con quella materia molta attinenza, ed è necessario anzi che si prenda in proposito una conclusione in questa seduta.

L'onorevole Delvecchio domanda al Governo la compartecipazione al milione votato dalla Camera nel 1865 nella somma dovutagli proporzionalmente all'opera di costruzione del tronco Mondovì-Carrù; e fin qui il deputato Delvecchio ha adempiuto al dovere del proprio ufficio; egli ha ragione e per mio conto io nulla ho a ridire.

Occorre peraltro qualche riflessione. L'onorevole Delvecchio citò nel suo discorso transazioni avvenute tra esso e gli oppositori al rilascio del sussidio, oppositori che si concretano nei deputati Ranco ed Allione; citò impegni attualmente presi in proposito, accennò a recessi dalle opposizioni.

Io questi impegni non contraddico, ma non voglio neanche che essi mi conducano a conseguenze assolute, vale a dire, a conseguenze che sieno lesive dell'interesse della città che io rappresento, ed a cui io non potrei, nè avrei il diritto di assentire. Il rispetto da me dovuto alla città di Mondovì, i legami di simpatia che legano Cuneo a Mondovì, la comunanza di interessi, d'indole, di sentimenti, ed infine soprattutto il favore che ebbe la ferrovia Cuneo-Mondovì portata come fu dalla quarta alla terza categoria dietro le dichiarazioni del presidente del Consiglio, sono circostanze tutte che non poterono a meno di esercitare influenza sull'animo mio.

Ma occorre che non si vada più in là; nè il depu-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

tato Delvecchio, mio amico, vorrebbe ammettere, che per aprire una porta per Mondovì, si chiudesse una porta per Cuneo. Dia pure il Governo le più ampie e soddisfacenti spiegazioni al deputato Delvecchio; acconsenta pure che sia riconosciuto il diritto a Mondovì di partecipare alla divisione del sussidio del milione; vi acconsenta; solo pregherei nello stesso tempo il Ministero a ritenere che questo sussidio non potrebbe equamente rilasciarsi libero a Mondovì, ma che esso debba per contro tener fronte ai concorsi che sono a carico di Mondovì, ed a quegli impegni che Mondovì abbia per avventura potuto contrarre in rapporto al Governo. Cuneo non vuol lucrare un centesimo sugli sforzi di Mondovì; è giusto che qualche cosa si dia a Mondovì, perchè volere o non volere la città di Mondovì ha fatto fronte ad una spesa che tardi o tosto sarebbe ricaduta a carico del Governo. Ripeto, Cuneo non vuol lucrare, ma essa desidera peraltro che la posizione sia ben netta, e che la costruzione della linea Cuneo-Mondovì-Bastia sia garantita, e non venga per avventura a trovare incagli nelle condizioni avvenire della città di Mondovì. Esaurito questo incidente, io mi permetterò brevissime osservazioni su quanto forma il merito della domanda contenuta nell'emendamento che ebbi l'onore di sottoscrivere. Dirò meglio; io mi restringerò ad accennare alcuni dati che forse potranno arrecare dilucidazioni a queste questioni per loro stesse semplicissime.

Per farsi un'idea esatta della domanda che si contiene in questo emendamento, il quale tenderebbe in sostanza a portare la stazione tra Mondovì e Carrù invece di Carrù a Bastia, occorre conoscere la origine di questa ferrovia e lo scopo che si era prefisso quello che la promuoveva, vale a dire il Governo. L'uno e l'altra si riscontrano in una tornata parlamentare di 14 anni or sono, cioè nel 1865. In quest'epoca il Governo, nell'intento di provvedere che parecchie linee secondarie potessero essere eseguite e poste in esercizio, proponeva tra le altre una ferrovia che collegasse Cuneo a Mondovì e Bastia, cioè per Cuneo-Mondovì e Bastia alla ferrovia di Savona; ma siccome non intendeva di assumere su di sé nè la costruzione, nè l'esercizio, dichiarava e proponeva al Parlamento di sussidiarla con un milione.

Mi compiaccio di accennare al brano della relazione del ministro, che riguarda appunto questo provvedimento. E ciò varrà ad affermare anche la questione di merito:

« Una ferrovia (dice il ministro), che in prosecuzione di quella di Torino-Cuneo, si dirami da questa ultima città, e passando per Mondovì vada a congiungersi colla linea Torino-Savona o a Bastia o a

Carrù, che sono i due punti più indicati per un simile raccordamento, costituisce un così evidente ed utile complemento delle linee ferroviarie dell'alto Piemonte, che già da molti anni le rappresentanze comunali e provinciali di Cuneo e Mondovì, interpreti attivissimi degli interessi di quelle località, si adoperarono con persistente e lodevole impegno per vederne attuata la costruzione. »

Questa linea infatti farà sì che la città di Cuneo abbia dal mare la sola distanza di 105 ai 115 chilometri circa (secondo che s'andrà a Bastia o a Carrù) invece di 227 chilometri che ora la separano da Genova e di un così ragguardevole accorciamento di via non mancheranno di trarre profitto Saluzzo, Savigliano Fossano e le terre vicine.

Mondovì poi che ora giace isolata da tutto il movimento ferroviario del Piemonte, oltre ad ottenere per mezzo della linea savonese una buonissima comunicazione con Torino, non sarà discesa dal mare più di 75 in 85 chilometri di strada ferrata, ed allora si potrà dir veramente restituito all'alto Piemonte il suo naturale porto che fu sempre e dev'essere sempre quello di Savona.

La Commissione parlamentare si associò all'opinione del Ministero, ed il Parlamento accordò il sussidio di un milione.

Rimane assodato da ciò che l'intendimento del Ministero e del Parlamento fosse di veder collegata la linea Savona e Cuneo in modo da giovare al movimento commerciale fra il Piemonte ed il mare, come pure ad avere una linea strategica di un'importantissima importanza.

Ministero e Camera nello accordare il sussidio di un milione non ebbero in vista di fare un'opera di famiglia da ripartirsi fra Cuneo e Mondovì, ma sibbene di provvedere all'interesse generale ed al maggior completamento della rete ferroviaria del regno. In vista della concessione di questo sussidio la provincia di Cuneo si fece sollecita di commettere a due distinti ingegneri, Allavia e Soldati, l'allestimento di un progetto. Questo progetto fu fatto, ed esiste; ed è un progetto definitivo. All'appoggio di esso la provincia iniziò e conchiuse un contratto, credo, con una casa inglese, Brasey, per la costruzione di questa ferrovia. E tutto era magnificamente inteso: ma, per una di quelle disgraziate combinazioni, venne l'impresario della ferrovia di Savona, credo Guastalla (e dico Guastalla, perchè ha proprio guastato tutto) (*Ilarità*), il quale ha fatto un'offerta migliore, credendo di agevolare la provincia. Ma era un'offerta artificiosa, che tendeva appunto a distrurre ciò che si era fatto: ed ottenne il suo scopo. Ciò vuol dire che dal 1865 non vi fu per la provincia che una serie di continui ed inutili

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

tentativi. Le speranze erano oramai tutte svanite, e crescevano di giorno in giorno le disillusioni, se non veniva in aiuto alla provincia di Cuneo il disegno di legge che attualmente si discute.

Se non che nel 1873 la città di Mondovì, compresa da una generosa impazienza, quella cioè di giovare ai propri abitanti, e secondata da quella persona che allora imperava sulle ferrovie dell'Alta Italia, parlò dell'Hamilhau, che si era dichiarato affatto contrario alla ferrovia di Cuneo e di Mondovì, da cui, secondo lui, temeva una concorrenza alla linea di Savona, assecondando, dico, le benevole disposizioni dell'Hamilhau verso il municipio di Mondovì, veniva la combinazione di fare, ed ottenere dal Governo, la concessione d'una ferrovia Carrù-Mondovì.

Sicuramente, come vi ha spiegato l'onorevole Delvecchio, trattandosi di fare un tratto di ferrovia isolato, non poteva venire in mente alla città di Mondovì di arrestarsi a metà strada, e fare la stazione di Bastia, e si collegò molto volentieri col primo paese che incontrò, con un paese cospicuo, come era quello di Carrù. Il Governo, per sua parte non pensò neppur esso alla stazione di Bastia; perchè bisogna avvertire che la concessione fatta alla città di Mondovì non era stata fatta in base alla legge del 1865, ma sibbene in base alla legge, se non erro, del 28 agosto 1870; quindi il Governo non aveva duopo di pensare alla stazione di Bastia, perchè sostanzialmente la concessione della ferrovia Cuneo-Carrù non era la vera esecuzione di quella certa ferrovia che era stata promossa e deliberata nel 1865.

Ciò fatto, la stazione ferroviaria si trova a Carrù in un sito che non le è proprio. Ma siccome ho già detto che lo scopo di questa ferrovia, giusta le intenzioni del Governo, non sarebbe stato quello di provvedere agli interessi locali di Mondovì e Cuneo, ma sibbene di provvedere agli interessi delle regioni dell'alto Piemonte, collegandole colla ferrovia di Savona, s'egli è vero, come risulta dai resoconti della Camera, che il Governo pose per base che il porto di Savona dovesse essere il porto naturale dell'alto Piemonte, crederebbe la Camera che fosse cosa ammissibile il lasciare la stazione a Carrù? Come sarebbe possibile sostenere che gli abitanti dell'alto Piemonte, i saluzzesi, i saviglianesi, i fossanesi convenendo in Cuneo, per far capo a questa linea, dovessero andare a Bastia, poi da Bastia discendere a Carrù per cinque chilometri, quindi per andare a Savona, trarbordare, rifare 4 o 5 chilometri di strada per giungere allo stesso punto di Bastia, e dove si trovavano già due ore prima? credo quindi che allo stato delle cose, quando si tratta

proprio sul serio di costruire la ferrovia Cuneo-Mondovì-Carrù, sarebbe un errore economico il lasciare la stazione a Carrù. Direi anzi che sarebbe un errore tecnico, in ogni caso sarebbe un errore che pregiudicherebbe gravemente gli interessi di coloro stessi che il Governo credette di favorire proponendo questa ferrovia in terza categoria. Si dirà che ci sarà il maggior costo della stazione.

Io posso assicurare il Governo che il costo di una stazione a Bastia non può alterare il concetto finanziario del Governo stesso.

Negli anni scorsi le città di Cuneo e Mondovì hanno fatto allestire un progetto, ristretto se si vuole, nel quale però la spesa non superava le 200 mila lire per fare una testa di stazione. Ammetto anche che la spesa sarà maggiore quando si vorrà ampliare la stazione e darle l'indirizzo di una stazione generale, ma sia pure di 500 o 600 mila lire siccome nel calcolo preventivo del Governo si è calcolato un costo chilometrico di 144 mila lire, ciò che io credo eccessivo, così io credo che con le stesse somme proposte dal Governo si potrà sopperire alla spesa necessaria per la stazione di Bastia.

In ogni caso poi, o signori, quando si tratta di una stazione così importante, quando si tratta di evitare un errore madornale, di fronte alla spesa straordinaria che importa questo disegno di legge, una spesa di 400 o 500 mila lire non può assolutamente impensierire.

Avvicinandomi alla conclusione, io raccomando alla Commissione, al Ministero ed alla Camera, poichè, due sedute or sono, noi avemmo il favore della concessione della linea Cuneo-Nizza, che io considero come linea militare, raccomando che vogliano assentire perchè si faccia una diramazione nella linea Cuneo-Mondovì portando la stazione a Bastia; raccomando pure al Governo ed alla Camera di consentire perchè la ferrovia Cuneo-Mondovì venga continuata per Saluzzo ed Airasca, sollevandola un tantino dalla poco florida condizione che le fa la presente legge, come ciò verrà dimostrato da altri colleghi di me più competenti.

Io ritengo che se la Camera vuol fare in tal parte accogliamento alle mie proposte, renderà possibile la costruzione di quella ferrovia subalpina che dovrà essere, col tempo, chiamata a rendere grandi servizi, non dico agli interessi nostri locali, che io metto in seconda linea, ma agli interessi nazionali, agli interessi della patria.

Signori, io veggio i nostri monti, io veggio le nostre vallate, ed i nostri paesi alpestri popolati di compagnie alpine: ma io non saprei comprendere come la missione di questi buoni e bravi soldati, che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

costituiscono una delle ricchezze a noi assegnate, e di cui siamo ben grati al Governo, io non saprei comprendere, ripeto, come la missione di questi bravi soldati, che è quella di segnare sulle vette delle montagne, ed in caso di guerra, i punti minacciati, potrebbe produrre quel necessario corrispettivo che le è annesso, quando noi non avessimo la ferrovia subalpina, che raccogliendo le teste delle vallate si prestasse per i servizi d'approvvigionamento e di sollecito e rapido trasporto delle truppe che in seguito alle avvisaglie degli alpini dovessero portarsi nel luogo dell'azione.

Ma io mi accorgo di entrare in una questione che sfugge alla mia competenza, e che potrebbe farmi inceppare in qualche errore, per cui mi taccio, e vengo alla conclusione.

In una delle ultime sedute, nella penultima, credo, l'onorevole Mordini, che mi spiace non vedere nell'Aula, parlando della ferrovia Cuneo-Nizza, disse d'averla votata, e motivando il suo voto, soggiunse che egli ci aveva dato il voto favorevole perchè desiderava che le popolazioni confinanti colla Francia fossero tranquille e soddisfatte.

Io mi compiaccio di questa dichiarazione, e ne sono riconoscente all'onorevole collega Mordini. Ma per mio conto, in quest'oggi, io la dirigo a voi e dico: assecondate le mie proposte, e voi, come noi, sarete tranquilli oggi dando il voto, e sarete soddisfatti domani.

DELVECCHIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

DELVECCHIO. Su questo.

PRESIDENTE. Ma scusi, se si comincia, sopra una linea non contestata, a parlare due volte, cosa già che il regolamento non consente, tanto più quando due oratori hanno parlato nello stesso senso, non la finiremo più.

DELVECCHIO. Ho solo qualche rettificazione da fare al discorso dell'onorevole Allione. Mi sbrigo in dieci minuti.

PRESIDENTE. È la trentacinquesima seduta, onorevole Delvecchio.

DELVECCHIO. Nessuno più di me desidera di affrettare la discussione.

PRESIDENTE. La più bella maniera di affrettare sarebbe di tacere e di votare. (*ilarità*) Tuttavia parli.

DELVECCHIO. Me ne sbrigo in un minuto.

Io ringrazio l'onorevole Allione dell'appoggio che ha dato ad una delle mie proposte colla sua efficace parola; per l'altra parte io gli faccio osservare che le riserve a cui egli ha accennato le ho fatte io prima di lui.

Nello accordare queste quote di sussidio il Governo prenda tutte quelle cautele, venga a tutti

quegli accordi a cui crede di venire; ma siccome per dare questo sussidio occorre una legge, così io credo indispensabile l'articolo aggiuntivo proposto. In quanto poi alla quota di sussidio, io me ne rimetto al Governo. Ora che si tratta di questa questione; ora che dal bilancio dei lavori pubblici, dal 15 gennaio, è stata rimandata a trattarla alle costruzioni ferroviarie, io desidero che questa questione si risolva, la questione di principio, intendo; in quanto alle modalità farà il Governo.

PRESIDENTE. Non essendoci altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione intorno a questa linea.

Ora verremo agli ordini del giorno. Ve ne ha uno dell'onorevole Borelli Giambattista, che è del tenore seguente:

« La Camera, ritenuto il principio che ogni linea ferroviaria debba al più possibile avere per obiettivo la fusione degli interessi commerciali con quelli strategici e favorire nel suo percorso il maggiore numero di comuni e popolazioni:

« Raccomanda al Governo di applicare questo principio all'adozione del tracciato definitivo della linea Cuneo-Mondovì. »

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato.)

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

BORELLI G. B. Io non ho bisogno di fare un discorso per dimostrare la importanza di questo mio ordine del giorno. Esso non è che l'affermazione di un grande principio sul quale si appoggia tutta la economia ferroviaria; vale a dire che il Governo, allorché abbia a scegliere un tracciato a preferenza di un altro, debba seguire quei principii i quali furono svolti ampiamente, sia nella eccellente relazione dell'onorevole Morana, sia nei vari discorsi fatti dalla Commissione, sia nelle varie risposte date dal Governo, come anche in tutti i discorsi che furono pronunziati in quest'Aula. Questi principii sono che, per quanto è possibile, i vantaggi commerciali e strategici sieno insieme fusi allorché si tratti di prescegliere un tracciato; che nel percorso che si deve dare ad una ferrovia si tenga conto del maggior numero di comuni e di popolazioni. Ripeto che questo principio fu ampiamente svolto nella relazione dell'onorevole Morana, e fu anche soggetto di un'ampia dimostrazione, colla quale si venne a conchiudere che le ferrovie non sono destinate pei deserti, nè per attraversare lande inabitate, ma per congiungere popolazioni e comuni industriosi; e particolarmente poi perchè queste

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

ferrovie lambiscano gli sbocchi delle Alpi onde mettere in comunicazione le nostre valli colle pianure, e tutti gli abitanti degli sbocchi delle Alpi possano profittarne; e tutto questo in dipendenza di varie considerazioni, sia politiche, sia sociali.

Io ho svolto nel mio discorso questo principio applicato alla ferrovia Cuneo-Mondovì, vale a dire che fossero consultati i vantaggi commerciali e strategici per la scelta del tracciato relativo a quella ferrovia; quindi non ho altre considerazioni da aggiungere. Chi ha presente le ragioni che addussi in quell'occasione, deve conoscere che a questo tracciato sta annesso un grande vantaggio strategico ed un grande vantaggio commerciale, in quanto che varie valli per esso vengono ad essere collegate fra loro. Io non domando alla Camera che una cosa sola, cioè che affermi un principio, il quale stabilisca il vero più generale, più inconcusso, più equo, più indiscutibile, che dovrà tenersi presente ed applicarsi anche quando si tratterà di stabilire un tracciato per la ferrovia Cuneo-Mondovì. In conseguenza la Camera per nulla si compromette accettando il mio ordine del giorno, ed il Governo sarà anzi contento, allorquando si presenterà la questione di questi tracciati, i quali sono molti per unire Cuneo a Mondovì, di avere un criterio direttivo per dare preferenza a quello il quale comprenda gli interessi commerciali e strategici dei comuni più popolosi che deve percorrere questo tracciato.

Io credo quindi che nè il Governo, nè la Commissione, nè la Camera possano avere alcuna difficoltà di far buona accoglienza a questo mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Dirò due parole in risposta alle osservazioni fatte dagli onorevoli colleghi Delvecchio, Allione e Borelli.

Comincio da quest'ultimo: egli richiede che nell'adozione del tracciato definitivo della linea di cui ci occupiamo, si tengano presenti tutti gli interessi commerciali e strategici. È naturale che una norma siffatta debba in generale essere seguita nella determinazione del tracciato di qualunque fra le linee contemplate in questa legge. Nelle diverse categorie si sono appunto tenute presenti le ragioni speciali, economiche, commerciali e militari; per le quali ciascuna fu posta piuttosto in una categoria anziché in un'altra.

Mi pare adunque che quest'ordine del giorno debba essere comune a tutte le linee, e però possa essere ritirato; non contenendo esso un principio

nuovo, che non sia da applicarsi a tutte le linee, come la Commissione crede d'aver fatto finora.

L'onorevole Delvecchio ha sollevata un'altra questione che si rannoda alla legge pel riordinamento e l'ampliamento delle ferrovie del regno del 14 maggio 1865; colla quale il Governo del Re era autorizzato a concedere la linea Cuneo-Mondovì-Bastia, con un sussidio da parte dello Stato di un milione di lire. Il tronco Bastia-Mondovì è già in esercizio e fu costruito a tutte spese della città di Mondovì, per cui l'onorevole ed egregio mio amico Delvecchio reclama in nome di quella città, il pagamento di una quota parte di quel milione che il Governo era autorizzato ad accordare, corrispondente al tratto di linea stato costruito.

Parlando a nome della Commissione, io non avrei che a dichiarare, che non è qui opportuno di trattare questa questione; ma siccome essa fu già sollevata un'altra volta dall'onorevole Delvecchio, e fu rimandata all'occasione della discussione del progetto per costruzioni ferroviarie; così io pregherò il Governo, a nome della Commissione, perchè si occupi della questione e prenda in esame le ragioni che l'onorevole Delvecchio ha esposte.

Una seconda domanda dell'onorevole Delvecchio si riferisce alla costruzione di una nuova stazione a Bastia in sostituzione dell'attuale. Ma gli debbo far osservare che non è veramente opportuno di occuparci ora di tale questione, poichè si tratta di un lavoro di miglioramento sopra un tronco già in esercizio, da Mondovì alla stazione di Bastia sulla linea Savona-Bra. La necessità, o almeno l'utilità di una nuova stazione la riconosco anche io, ma non posso dispensarmi dal ripetere che qui non è il luogo di trattarne, perchè il progetto di legge che stiamo discutendo, si riferisce esclusivamente alla costruzione di nuove ferrovie. Debbo quindi pregare l'onorevole collega Delvecchio a voler ritirare le sue proposte, confidando nelle raccomandazioni che faccio al Governo in nome della Commissione, e che spero saranno dal Governo stesso prese in considerazione, perchè sorrette da buone ragioni di equità.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Il Governo non ha nessuna difficoltà di accettare l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Borelli. Le ragioni esposte dall'egregio relatore mi dispensano dal dirne i motivi. Relativamente alla stazione di Bastia, io faccio riflettere ai proponenti ed alla Camera che si tratta di un'opera di ampliamento e di miglioramento di una linea, già in esercizio, la linea Bra-Savona. Ora, io prego l'onorevole relatore della Commissione a riflettere, che in questa medesima legge si stabilisce un fondo annuale, appunto per il

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

miglioramento e l'ampliamento di queste strade in esercizio, quindi non è il caso di parlarne ora, ma se ne potrà parlare allorchè di questo fondo si farà discussione alla Camera. Certo se la stazione di Bastia dovrà farsi, non c'è bisogno di un fondo a parte. È già stabilita la somma, se non erro, di lire 5,400,000 per tutti i miglioramenti ed ampliamenti delle ferrovie dello Stato in esercizio nell'Alta Italia, come è stabilito un altro fondo relativamente al consolidamento ed al completamento delle Calabro-Sicule. Così i fondi li abbiamo, e attualmente non mi pare che sia il caso di fare novità in questa tabella C. Riguardo poi alla domanda della divisione dei sussidi, io debbo dichiarare che è vero sia stato accordato colla legge del 1865 un sussidio per la costruzione di quella linea, ma fino a questo momento io non potrei dire se, ed in qual proporzione spetti una parte di quel sussidio al comune di Mondovì, e quindi mi riservo di fare questo studio e laddove si dovesse accordarlo, certissimamente il comune di Mondovì avrà questa parte di sussidio, ma una decisione oggi non potrebbe prendersi.

Non mi pare poi che questa sia una questione che debba interessare l'attuale legge, perchè si tratta dell'esecuzione della legge del 1865.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

DELVECCHIO. Ho domandato di parlare.

PRESIDENTE. Mi scusi, allora domanderò alla Camera se voglia che la discussione continui sugli emendamenti, diversamente non ne verremo mai fuori.

DELVECCHIO. Quando si presentano le questioni e non si risolvono...

PRESIDENTE. Quando si presentano le questioni il regolamento prescrive come si debbano discutere; mi lasci applicare il regolamento.

Dunque hanno svolto emendamenti gli onorevoli Delvecchio ed Allione; l'onorevole Borelli Giovanni Battista il suo ordine del giorno, poi l'onorevole Delvecchio un altro emendamento aggiuntivo. Ora domando alla Camera se intenda che la discussione continui sopra questi emendamenti.

Chi intende che la discussione continui è pregato di alzarsi.

(La Camera delibera che la discussione sia chiusa.)

Dunque verremo ai voti.

Io comincio a domandare all'onorevole Borelli Giovanni Battista se egli mantenga il suo ordine del giorno che deve avere la precedenza nella votazione.

BORELLI G. B. Io non ho ricevuto ancora risposta esplicita dal Governo. (*Risa*)

Io desidero che il Governo affermi il principio

che nello scegliere il tracciato Cuneo-Mondovì si attenga a quegli inalterabili, inconcussi, equi e indiscutibili principii, che concilino gli interessi commerciali e strategici in favore dei più grandi comuni e delle più numerose popolazioni.

Quando il Governo mi accerti di questo, io ritiro il mio ordine del giorno; ma io non posso rinunciare ai più alti principii di economia ferroviaria.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi pare di averlo detto. È naturale che quando si deve fare un tracciato occorre aver riguardo a tutti gli interessi strategici, economici, politici e commerciali, ed un Governo che non ne tenesse conto mancherebbe al suo dovere.

È una massima che si applica a tutti i tracciati, e non soltanto a quelli che propone l'onorevole Borelli.

PRESIDENTE. Ritira o mantiene il suo emendamento?

BORELLI G. B. Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, io ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Borelli è ritirato. Ora rimane l'emendamento dell'onorevole Delvecchio ed altri, che è il seguente:

« I sottoscritti propongono al n° 4 della tabella C la seguente dicitura: Cuneo-Mondovì con stazione a Bastia. »

Delvecchio, Allione, G. B. Borelli, Basteris, Ranco.

Poi v'è un articolo aggiuntivo dell'onorevole Delvecchio che è del seguente tenore:

« Il Governo del Re è autorizzato a dare al municipio di Mondovì in ragione della spesa fatta pel tronco Mondovì-Bastia una quota parte del milione stabilito dalla legge 14 maggio 1865, per l'intera linea Cuneo-Mondovì-Bastia. »

Mi permetto di far osservare all'onorevole Delvecchio che qui si discute una tabella, e quindi non si potrebbe inserire, fra una linea e l'altra della tabella, questa sua disposizione aggiuntiva.

DELVECCHIO. Mi adagio all'osservazione dell'onorevole presidente e quindi, quanto all'articolo aggiuntivo, mi riservo di riproporlo un'altra volta. In quanto all'emendamento, io avrei amato che questa questione fosse stata risolta ora che si tratta di nuove costruzioni. Mi pesa tediare la Camera dopo 35 sedute su questo disegno di legge; ma io vengo qui dopo due deputati miei antecessori i quali tutte le volte che mossero questa questione, se la videro sempre rimandata ad altra epoca sotto pretesto di studi.

Se ho parlato eccitato, riassumeva in quell'istante in me, tutto il senso di amarezza e di dispiacere che si prova, quando dopo tanto tempo che si pre-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

senta una questione, essa non viene risolta. Quindi riguardo a questo emendamento, quantunque io desiderassi che esso fosse accettato e votato fin d'ora, mi riservo di riproporlo in occasione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e spero che allora gli studi saranno fatti per dare una adeguata risposta.

PRESIDENTE. Verremo ai voti sulla linea proposta dal Ministero e dalla Commissione Cuneo-Mondovì.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvata.)

Un'altra linea è la *Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni*.

Questo tracciato è stato modificato dalla Commissione d'accordo col Governo, così: Vercelli-Mortara-Cava Manara-Bressana-Broni coi prolungamenti Stradella e Pavia.

Non essendovi nessun oratore iscritto, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti questo tracciato.

(È approvato.)

Ora viene la linea Airasca-Cavallermaggiore.

Primo iscritto è l'onorevole Saluzzo. Poi viene l'onorevole Mancardi.

MANCARDI. Io parlerò sull'emendamento.

PRESIDENTE. Ella è iscritto sulla discussione generale, e se vuole può contemporaneamente svolgere il suo emendamento, ne ha il diritto.

Ha facoltà di parlare, onorevole Mancardi. (*Conversazioni*)

Prego di far silenzio.

MANCARDI. Io domando che si voti la linea, e poi parlerò per l'aggiunta da farsi.

PRESIDENTE. Scusi, qui non c'è un'aggiunta. Ecco il testo della proposta:

« I sottoscritti propongono che la ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo, il cui tracciato sino a Moretta è comune con la linea Airasca-Cavallermaggiore, sia pur compresa fra quelle dell'articolo 5 del progetto attuale del Ministero. »

GRIMALDI, relatore. È aggiuntivo. Non altera la linea.

MANCARDI. Mi riservo di proporre l'aggiunta dopo votata la linea.

PRESIDENTE. Ma mi scusi, onorevole Mancardi; da un mese hanno sott'occhio gli emendamenti così come sono distribuiti. La loro proposta è modificativa della linea Airasca-Cavallermaggiore. Io non posso porla diversamente in discussione. Se ora ella mi dichiara a nome dei sottoscrittori che ritira questo emendamento...

MANCARDI. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. E si riserva di presentarne un altro?

MANCARDI. Mi riservo di presentarne un altro.

SPANTIGATI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SPANTIGATI. Signor presidente: forse è un equivoco nella dicitura della proposta: la linea iscritta è Airasca-Cavallermaggiore; e per questa non c'è questione.

PRESIDENTE. Si vuol fare una biforcazione; tutti lo vedono.

SPANTIGATI. Scusi signor presidente. Su questa linea Airasca-Cavallermaggiore vi è un punto, Moretta, che oggi è fuori di contrasto. Quella che Ella ha sotto gli occhi non è proposta di emendamento; è proposta di aggiunta, la quale consiste in ciò, che a questo punto Moretta si innesti una linea speciale che vada a Saluzzo-Cuneo. E così essendo le cose, pare congruo a me che innanzi di discutere la linea che si vorrebbe aggiungere, si abbia da votare sulla linea principale non contrastata Airasca-Cavallermaggiore; si discuti e si voti poi la linea nuova.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Spantigati. Anzitutto io aveva detto che si trattava di una biforcazione da Moretta sulla linea Airasca-Cavallermaggiore; quindi aveva capito perfettamente il senso dell'emendamento. Ella deve riconoscere che nel modo che è compilato contiene una modificazione alla linea Airasca-Cavallermaggiore. Lo legga lì; è stampato da un mese. Quindi non posso farlo diventare di forma diversa.

Ad ogni modo poi, dal momento che è ritirato quest'emendamento, poichè si riservano di ripresentarlo, io lo metterò in votazione insieme con tutte le aggiunte alla tabella C.

SPERINO. Io sono uno dei sottoscrittori dell'emendamento; e, me lo permetta la Camera, io dichiaro di non ritirarlo menomamente. Anzi lo mantengo tal quale è stato presentato e sottoscritto pel primo dall'onorevole Saluzzo, il quale disgraziatamente non può trovarsi oggi alla Camera perchè indisposto.

Quindi se la Camera me lo concede, dirò io qualche parola per dimostrare la necessità e l'utilità di rendere compiuta la linea Airasca-Cavallermaggiore-Saluzzo-Cuneo e di collocare l'intera linea nella terza categoria.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Sperino: gli onorevoli deputati che l'hanno preceduta desideravano che quest'emendamento fosse ripresentato più tardi. Mi pare che anch'ella si potrebbe acconciare a questa risoluzione.

SPERINO. Faccia come crede, onorevole signor presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Dunque lo ripresenteranno. Non restando alcun altro iscritto sulla linea Airasca-Cavallermaggiore, la pongo ai voti.

(È approvata.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Ora viene la linea Lecco-Como, sulla quale vi sono parecchi iscritti e parecchi emendamenti presentati.

Prima però di permettere agli iscritti di parlare, ed a proposito di emendamenti, leggo una nuova proposta, concordata fra Ministero e Commissione intorno alla linea Lecco-Como. Essa consiste nel sostituire alla dicitura *Lecco-Como*, quest'altra, *Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno*.

Dopo questo, io chiedo all'onorevole Martelli, che dovrebbe parlare il primo, perchè gli cede il turno l'onorevole Bizzozero, se insista ancora nel voler parlare dopo questa modificazione.

MARTELLI. Fino a quando la proposizione di un tronco Ponte San Pietro-Seregno accennava ad essere antagonista della linea Lecco-Como, ed a voler sostituirsi a questa nel povero posto di terza classe toccate in questo enorme treno di ferrovie, io era pronto a combatterla nell'interesse della ricca e laboriosa provincia di Como, per quanto mi dovesse riuscire grave il misurarmi con valentissimi avversari e doloroso il contraddire al desiderio di una nobile città, alla quale tanta simpatia porto, e alla quale tanti mi legano affetti. Ma poichè Governo e Commissione, in pieno accordo, mantengono la linea Lecco-Como, pur facendo luogo al tronco Ponte San Pietro-Seregno, non mi resta che di rinunciare a parlare, felicitandomi di questa novella concessione, e sperando che non abbia ad essere l'ultima.

PRESIDENTE. Sta bene. Domando la stessa cosa all'onorevole Corbetta, che sarebbe il secondo iscritto.

CORBETTA. Dacchè la proposta alla quale ha testè accennata l'onorevole nostro presidente, concordata, mi pare abbia soggiunto, fra la Commissione ed il Ministero (*Segni negativi dell'onorevole presidente del Consiglio*), accoglie completamente la linea Lecco-Como, io potrei tacermi.

PRESIDENTE. Perfettamente.

CORBETTA. Senonchè il presidente del Consiglio parmi faccia dei segni negativi.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Spiegherò. Chiedo di parlare.

CORBETTA. In questo caso pregherei l'onorevole presidente del Consiglio, a nome del Governo, di volere tantosto fare le sue dichiarazioni; imperocchè io non potrei rinunciare alla parola se queste dichiarazioni non risultassero tali, per cui sia dimostrato come la linea Seregno-Fonte San Pietro non pregiudichi nè possa pregiudicare in nessuna guisa l'accoglimento della linea Lecco-Como, che io mi proponeva di sostenere contro ogni attacco diretto od indiretto.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Veramente la proposta

che è ora in discussione, fu deliberata, così come è redatta, dalla Commissione: il Governo non vi ha ancora dato il suo assenso.

PRESIDENTE. Però sotto ai miei occhi sta scritto diversamente.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Lecco-Como, è tronco Ponte San Pietro-Seregno: questa è la proposta; mentre prima v'era la sola linea Lecco-Como. Ponte San Pietro-Seregno è un'aggiunta che completa la linea di strade ferrate destinate alla stessa plaga, allo stesso territorio.

PRESIDENTE. Qui dice Governo e Ministero.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. È un *lapsus linguae*.

PRESIDENTE. Non era stato concordato fra il Governo e la Commissione?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. È un *lapsus linguae*. La proposta è stata presentata veramente così; ma il Ministero ha bisogno di spiegare in quali termini e sotto quali condizioni dà il suo assenso.

Per la linea Lecco-Como nessuna questione; il Governo vi ha aderito, l'ha compresa in tutti i progetti, l'ha innalzata dall'una all'altra categoria. Il Governo crede che questa ferrovia servirà ad interessi importantissimi, perchè essa percorrerà da Lecco a Como, tutte quelle falde prealpine che costituiscono l'alta Brianza, regione che merita veramente speciale considerazione.

Credo che questa ferrovia non sia destinata al grande transito, ma piuttosto a servire agli interessi di tutte quelle località ed a congiungere un importante capoluogo di circondario al capoluogo di provincia. Il Governo acconsenti che questo tracciato fosse messo in seconda categoria. In un discorso precedente aveva fatto rilevare i vantaggi della linea Ponte San Pietro-Seregno; ma dopo la sua dichiarazione, è intervenuto un fatto importante: la classificazione cioè in terza categoria della scorciovia Gallarate alla linea Sesto-Calende-Pino. Questa deliberazione della Camera, che il Ministero naturalmente ha subito, ha mutato la condizione delle cose. Mentre prima di questa deliberazione la importanza del tronco Ponte San Pietro-Seregno sarebbe stata grande anche per l'interesse generale del transito, dopo questa votazione la sua importanza è diminuita; e lo dimostrerò con pochissime cifre. Le cifre sono queste.

Il punto comune delle provenienze del Veneto, dirette sia al Ceneri sia alla linea del Gottardo, che tocca da Sesto-Calende, è Rovato. Bisogna dunque vedere quali saranno per queste provenienze le conseguenze della linea di raccordo gallaratese.

Le conseguenze sono queste. Da Rovato a Treviglio ed a Milano corrono 65 chilometri; da Milano a Giubiasco, che è il punto in cui la linea del Ceneri

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

e quella che viene da Sesto-Calende si uniscono per andare a Bellinzona, e più oltre verso il tunnel del Gottardo vi sono 96 chilometri all'incirca (vi può essere uno o due chilometri di differenza), in tutto 161 chilometri.

Vediamo l'altro tracciato.

Da Rovato a Bergamo 33 chilometri; da Bergamo a Camerlata, andando per la scorciatoia Ponte Sampiero-Seregno 96; da Camerlata a Como 5; da Como a Chiasso 4; da Chiasso a Giubiasco, punto di raccordo, 51: totale 182. Differenza 21 chilometri a favore della linea che va per la scorciatoia gallaratese. So bene che sulla linea del Genesi vi saranno delle pendenze maggiori, e che queste lunghezze virtuali potranno variare il risultato ultimo di queste cifre; ma la differenza deve essere minima e le cose non cambiano d'aspetto.

Ma la cosa si presenta sotto un aspetto diverso riguardo a Bergamo, se questa voglia profittare della scorciatoia, in vece di discendere a Milano per Treviglio e poi ascendere a Gallarate. Percorrendo la linea di Milano certamente la condizione di Bergamo resta pregiudicata e viene invece ad essere favorita dalla scorciatoia di Sampiero-Seregno.

Il risultato di questo ragionamento è questo: che la linea proposta dalla Commissione, e condizionatamente accettata dal Ministero, offre un vantaggio per l'importante provincia di Bergamo.

Ora il motivo per cui il Ministero potrebbe aderire a questa proposta è, che nel determinare e classificare le linee nelle diverse categorie, oltre all'importanza intrinseca di ciascuna linea, il Governo deve considerare la forza contributiva dei corpi morali interessati.

In una legge come questa bisogna pur considerare *quid valeant humeri*, cioè se realmente le provincie abbiano forza contributiva sufficiente, perchè le linee iscritte nella legge non abbiano ad esserlo per burla, non vi stiano per farvi una semplice apparizione e per rimanere lettera morta.

Considerando la condizione della provincia di Bergamo, dirò meglio, delle 4 provincie interessate a questa linea di Ponte Sampiero-Seregno-Como ..

Voci. No!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ci sarà Milano?

Voci. No! no!

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Allora Bergamo soltanto; tanto peggio; l'onere diventa più grave per Bergamo. Ma ci sono altre linee che sono pure comprese in questo disegno di legge. C'è la linea Lecco-Colico, che è pure una linea d'importanza, perchè va a raunodare la Valtellina alla rete generale delle strade ferrate, e poi si prolunga a un dipresso sino alle falde dello Spluga e va a Chiavenna. Ora que-

sta linea è molto costosa. Io conosco quei luoghi, poichè li ho percorsi a piedi nella mia giovinezza e vi sono stato lungamente. Questa linea importerebbe un carico grave, iscritta com'è in quarta categoria; il carico deve quindi essere grave, ripartito fra le quattro provincie che qui vi sono proprio interessate. La Valtellina, che è la principale interessata, ha una forza contributiva limitata; essa ha un milione d'imposta fondiaria, tutto compreso, e si è già impegnata per un'annualità passiva di 25 a 26,000 lire per le linee proprie della Valtellina che stanno nel perimetro della provincia. Bisogna che essa concorra per questa linea, e vi concorrerà; ma le sue forze contributive sono, come dissi, limitate. Ci sono poi Bergamo e Como, entrambe interessatissime. Como vedrà questa linea percorrere una parte importante della sua provincia. Bergamo ne trae vantaggio per i suoi commerci. E così pure Milano, poichè essa si vanta della linea Milano-Calolzio. Como poi è molto interessata. E tutto questo insieme rappresenta una cifra molto importante. Como paga, a un dipresso, d'imposta fondiaria 4,700,000 lire; la Valtellina, un milione; Bergamo 3,700,000. Milano assai più che tutte le tre provincie insieme; conservando questa linea in quarta categoria, si ha una somma non insopportabile.

Perciò il Ministero, per non aggravare di troppo la provincia di Bergamo, che pure deve concorrere nella linea Lecco-Colico, e per ripartire in misura sopportabile questo onere abbastanza importante fra tutte le provincie interessate, credo che sia equo classificare la linea Ponte San Pietro-Seregno in terza categoria; ritenendo, beninteso, che la Camera vorrà annuire a che la Lecco-Colico rimanga in quarta, giusta la proposta della Commissione. Anche iscrivendola in quarta categoria, il peso che ne deriverà ai corpi morali non sarà tale da eccedere le forze contributive degli enti interessati. È con questa riserva che il Ministero consente a che la linea Ponte San Pietro-Seregno sia classificata in terza categoria.

MARTELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Dunque ripeto che invece della dizione Lecco-Como, la Commissione d'accordo col Ministero propone quest'altra; Lecco-Como e tronco San Pietro-Seregno. Ora, l'onorevole Corbetta, dopo le dichiarazioni fatte dal Presidente del Consiglio, insiste per parlare?

CORBETTA. Io non mi incarico, nè mi voglio incaricare di seguire il filo degli ingegnosi argomenti esposti...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Non sono ingegnosi.

CORBETTA .. dall'onorevole Depretis, per spiegare nell'argomento le intenzioni del Governo. Quel che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

mi pare chiaro si è che il Governo dichiara acconsentire che le due linee siano iscritte in terza categoria; cioè, che la prima linea Lecco-Como resti come era stata proposta dalla Commissione, e poi si aggiunga un tronco Ponte San Pietro-Usmate-Seregno.

Non era mio proposito se non di difendere la linea Lecco-Como, la quale indirettamente era minacciata da altra proposta. Ora il Governo e la Commissione accettano quella linea, ed io non ho altro a soggiungere, riservandomi naturalmente di parlare quando dall'andamento della discussione credessi veder rinascere quei pericoli che io volevo scongiurare, combattendo la proposta della linea Seregno-Ponte San Pietro. Non so poi se il presidente crede che io debba dire fin d'ora una parola sull'emendamento che io ho proposto; e mi atterro al partito ch'egli crede più opportuno.

PRESIDENTE. Appunto io voleva chiedere a tutti i proponenti dell'emendamento se lo mantenevano o lo ritiravano.

Onorevole Martelli, ella aveva domandato di parlare.

MARTELLI. Io ho domandato di parlare non già per mutare le mie precedenti dichiarazioni, le quali mantengo pienamente, ma perchè mi preme protestare che non posso in nessuna guisa acconciarmi alle cose espresse dal presidente del Consiglio, riguardo alla linea Lecco-Colico. Io non intendo di qui occupare la Camera circa la grande convenienza ed utilità di questa linea, perchè non sarebbe questa la sede; ma mi riservo di sostenere, come sosterrò, l'interesse di una tale ferrovia, quando verrà in esame l'articolo 10 in occasione dell'aggiunta che io proposi all'articolo medesimo. Mi basta soltanto di dire, ora che nessuna...

CAVALLETTO. Chiedo di parlare.

MARTELLI... delle moltissime linee ammesse in terza categoria, e ben poche delle altre molte iscritte nella seconda, raccolgono, nè dal lato economico, nè dal lato commerciale, nè dal lato militare gli elementi e i caratteri d'immenso vantaggio che ha la linea Lecco-Colico. Ecco perchè io, pure accettando la collocazione in terza categoria della Lecco-Como, col tronco Ponte S. Pietro-Seregno, dichiaro di non accettare la parte delle spiegazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, con cui intendeva a far ritenere fin d'ora il trattamento della quarta categoria per la ferrovia Lecco-Colico.

Mi premeva di fare questa protesta, perchè eventualmente la mia acquiescenza d'oggi, non mi si potesse opporre per chiudermi l'adito a sostenere ancora una volta l'interesse di una linea tanto importante, e pur tanto trascurata nel presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici Vittorio.

GIUDICI VITTORIO. Io dichiaro di associarmi pienamente alle osservazioni testè esposte dall'onorevole Corbetta, vale a dire che, pronto a sostenere la linea Como-Lecco quando venisse combattuta, non ho nulla da opporre contro la iscrizione della linea Ponte San Pietro-Seregno in terza categoria.

Riguardo poi alla linea Lecco-Colico...

PRESIDENTE. Di questa parleremo poi.

GIUDICI VITTORIO... aspetterò a parlarne ove occorra, quando sarà trattato questo argomento.

PRESIDENTE. L'onorevole Cucchi Luigi ha facoltà di parlare.

CUCCHI LUIGI. Io dopo le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio nulla avrei a dire in argomento, inquantochè egli accolse, come accolse la Commissione, la linea Ponte San Pietro-Seregno in terza categoria. Però avendo osservato che altri chiesero di parlare (ed ho ragione di supporre in senso contrario a questa linea) io mi permetto di domandare che mi venga serbata la facoltà di parlare in favore di quella linea se ne sarà il caso, giacchè io credo essere l'unico iscritto fino ad ora in favore della linea medesima.

PRESIDENTE. Tutte queste riserve sono inutili: chiederanno poi, se lo crederanno necessario, la facoltà di parlare, e l'avranno al loro turno.

Ora do facoltà di parlare all'onorevole Mussi.

MUSSI. Io sperava di avere la fortuna di rimanere un deputato senza linea; ma disgraziatamente è vero purtroppo il proverbio che « chi ha ancora i denti in bocca non sa mai cosa gli tocca, » ed a me tocca assaltare oggi una linea ferroviaria, dopo che l'onorevole presidente del Consiglio, con una tattica squisitissima ha trovato il modo di isolarmi completamente dai miei alleati. Ora l'aver saputo al momento della battaglia distaccare gli alleati, mi mette nella condizione di Lodovico il Moro, il quale proprio a Novara fu battuto, e vide rovinato il Ducato di Milano. Purtroppo è certa la sorte nemica che mi aspetta; ciò nulla meno, mi sento in dovere di dire quattro parole.

Io non comprendo la politica ferroviaria che vedo inaugurata qui: aveva letto nel Machiavelli che i Principi nuovi dovevano fare tutte le cose nuove; sapeva che Roma aveva distrutto Cartagine, Lisandro umiliata Atene e Filippo il Macedone non lasciata cosa alcuna intatta, per cui da piccolo re diventò Principe di Grecia. Sapeva che il Barbarossa aveva spiantata Milano; ma che ci fossero ancora delle barbe grigie che facessero di questa politica, io non avrei mai ardito di supporlo. (*ilarità*)

Io non l'avrei creduto, perchè vedo nei tempi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

nuovi inaugurata una politica opposta: oggi si fa una politica *fragmentaria*, si pescano e aggruppano di per di i voti con delle combinazioni alchimistiche finissime, per campare la vita il meglio che si può e tirare avanti.

Io non ne faccio un'accusa a chicchessia, nè l'applicazione ad un Gabinetto più che ad un altro: ho visto dei Gabinetti andare a prendere i propri alleati fra gli avversari; ora se si fa una politica di conciliazione cogli uomini, perchè farne una di perturbazione violenta per le regioni, mettendo a socquadro e perturbando tutto l'organismo economico dell'alta Italia, mediante un sistema ferroviario artificiale e pernicioso?

La *Mediolanum*, la *Med-Lawn* dei tedeschi, cioè la città posta in mezzo alle pianure, fu fino ad oggi per le sue condizioni economiche e per la sua giacitura, il centro, il foco di tutto il commercio dell'alta Italia; certo non si deve scemare la vitalità, compromettere il benessere degli altri centri pure importanti, per accrescere quello delle località maggiori, no, ma si devono conciliare gli interessi; però per conciliare gli interessi non bisogna tutti i giorni svenare un'Ifigenia per ottenere la colleganza dei Principi greci a danno di una città che si vuole diruta.

Io mi permetto di avvertire che l'onorevole ministro Depretis ci ha tolto gli sbocchi del nord, allontanandoci la Gallarate...

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ma no!

MUSSI. La Camera ha corretto nella sua saviezza e nella sua benevolenza questo errore. Guai a noi se la Camera non fosse migliore dei ministri! Ci sarebbe da scappare via tutti disperati. (*ilarità*)

Però la Camera colla sua correzione savia e opportuna non ha potuto intieramente risarcire i danni della proposta ministeriale. Voi sapete benissimo che restaurata una statua, questa non riacquista tutta la sua leggiadria e non può riuscire così bella come quando balzò fuori dalle mani dell'artefice che la scolpì. Quindi la correzione, pur essendo un risarcimento, non impedi che sia stata allontanata da Milano la linea nordica di rannodamento col Gottardo. E badi la Camera che io non parlo qui per un affetto troppo grande che abbia alla linea del Gottardo: io sono un impenitente, e credo che non mi convertirò neppure in fin di vita; io sono uno di quelli che credono che la vera linea nazionale e internazionale per l'Italia sia quella dello Spluga. Accettata per forza delle cose la linea del Gottardo, io avrei appoggiato più volentieri la linea di rannodamento che conciliava l'interesse generale coll'interesse speciale, che abbreviava di circa sette chilometri la via a quella Genova, l'etimo-

logia del cui nome ci avverte essere stata fondata quasi Porta, *Janua*, del mare. Questa linea nei rapporti internazionali poteva giovare maggiormente alla vita economica dell'alta Italia e servire a Milano a cui pure aveva avuto riguardo il secondo trattato di Berna. Ma povero sorcetto come sono io, mi sono accorto subito che vi era una volpe, la quale mi avrebbe preso e divorato se mi faceva a patrocinare la Gallarate-Mortara-Genova, perciò mi sono astenuto, anzi me ne rimasi a casa, perchè lottare colla certezza di soccombere è opera vana e temeraria, e condizione ragionevole per la lotta fino ad un certo punto è la parità delle armi.

Ma direte: voi oggi pur combattete colla certezza della sconfitta. No, signori, io oggi non lotto, oggi constato i fatti, perchè non si creda poi che gli abbiamo volontariamente subiti. Li constato con dolore perchè mi spiace che questa questione abbia l'aria di offendere gli interessi di Bergamo. Nessuno più di me ammira l'attività, l'ingegno, la lealtà, l'infaticabile operosità delle popolazioni bergamasche; mi duole quindi dover parlare su questo argomento, mentre l'onorevole amico Luigi Cucchi subito s'impenna e dice che si riserva di parlare per combattere il nemico, un nemico che non esiste, perchè si rassegna a prendere atto del danno che ingiustamente gli fu arrecato, non da Bergamo, ma dal potere centrale che lo ha sacrificato principalmente nel rannodamento nordico del Gottardo. Però anche l'attuale proposta nuoce all'interesse generale e a quello di Milano, nuoce al primo facendo spendere 7 milioni per rendere...

Una voce. No!

MUSSI... perfettamente inutile la linea Milano-Treviglio. Io spero che si distruggeranno i *rail* di quelle ferrovie e con essi si erigerà un monumento su cui si inciderà una iscrizione in lode delle linee parallele, create per rinforzare e consolidare il bilancio del regno e il famoso pareggio! (*Si ride*)

Ma questa parallela, o signori, sottrae interamente il commercio del Gottardo alla città di Milano e perturbando interessi economici di antichissima data, senza crearne altri equipollenti, io non credo possa molto giovare agli uni, mentre nuoce grandemente agli altri.

Ben disse l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri quando affermò che la linea di Como era una linea affatto montana, che servendo ad interessi interprovinciali al più al più non noceva punto ad alcuno; ma questa nuova linea piana di Ponte San Pietro che isola e taglia fuori la città principale della Lombardia, nuoce immensamente a tutta l'economia finanziaria, commerciale della città di Milano e della valle Padana.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Ora l'unico obbiettivo del mio discorso quello si è di dimostrare che allorquando il presidente del Consiglio, immolandoci vittima di quella volpe di cui ho parlato nella questione di Gallarate, ci prometteva di provvedere ai nostri interessi con la linea del Ceneri, diceva cosa, che io non affermerò meno vera, perchè l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri delle bugie non ne dice mai... (ilarità)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Ne dicono loro qualche volta.

MUSSI... ma metteva avanti un'affermazione alquanto inesatta, imperocchè la linea del Ceneri, che egli ci accordava, era precisamente un premio che ci si lasciava sperare, ma che egli ci sottraeva subito. Era un premio, era un compenso insufficiente, per le ragioni che lo stesso presidente del Consiglio ebbe la bontà di accennare, cioè perchè la linea del Ceneri ha forti pendenze e non può uguagliarsi alla linea piana di Gallarate. Ma lasciate a parte anche questa questione, per cui il compenso dato a noi, equivaleva ai compensi che ci furono dati per danni di guerra, che da 30 anni invociamo da tutti i Ministri ed otteniamo da nessuno; a parte, dico, questa questione della insufficienza del risarcimento ora offerto, viene il compenso a perdere tutto il suo valore, perchè per la linea di Como, e ancor più per quella di Seregno, il Ceneri diventa per Milano quasi completamente inutile.

Io non so davanti a questi fatti quali deliberazioni prenderanno i corpi amministrativi della mia provincia; ma se essi negheranno i sussidi che hanno votato per il Ceneri, agiranno molto correttamente a mio avviso; imperocchè se tutti dobbiamo cooperare ai pubblici vantaggi e corrispondere in proporzione dei nostri mezzi all'utile generale, non è equo nè giusto che si spenda il denaro delle regioni, per soddisfare imprese che alle regioni stesse non solo non torneranno giovevoli, ma riusciranno dannose.

Ho fatto queste dichiarazioni e mi acqueto al destino; e vorrei quasi ripetere una frase letta nel Manzoni e che si riferiva ai tempi luttuosi della *moria*; ma siccome quella frase è alquanto impertinente, ed impertinenze non ne ho mai dette alla Camera, così non mi permetto di ripeterla, augurando a Milano che la fortuna le sia di tanto benigna di quanto le sono avversi gli attuali ministri.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Per dire due sole parole all'onorevole Mussi. Va bene, il Ministero può avere avuto torto nel contrastare la linea di Gallarate; ma esso ha assecondato i voti vecchi ed insistenti della città di Milano per la linea del Ceneri. E la linea del Ceneri è un fatto oramai compiuto,

perchè ieri è stato sottoscritto a Berna il trattato pel quale se ne assicura la costruzione. La questione delle pendenze è risolta essendosi tolta la tassa addizionale per le merci che percorrono le linee del Ceneri; qualche cosa dunque il Governo ha fatto anche nell'interesse di Milano. Poi, dire che questa scorciatoia a favore di Bergamo pregiudichi a Milano, mi pare che sia dire una cosa che non è. Bergamo è posta in un angolo come Como, addossato alla montagna. Ora essendo Bergamo addossata alla montagna, volete costringerla a portare il suo movimento nel centro della pianura, e non gli volete permettere una scorciatoia a suo esclusivo beneficio, per abbreviare di alcuni chilometri il suo accesso al Ceneri? Mi pare che questo sia pretendere troppo. Ciò non reca il minimo pregiudizio a Milano. L'ho dimostrato colle cifre che ho esposto, perchè, esclusa la provincia di Bergamo, tutte le altre provincie, volendo percorrere la linea gallaratese, avranno vantaggio di passare per Milano, sia perchè la linea è più piana, sia perchè su di una linea di gran transito il trasporto costa meno, sia perchè colla scorciatoia si è corretto fortunatamente, direbbe l'onorevole Mussi, l'errore del Ministero. Così per la proposta che ci viene fatta e che il Ministero accetta, tutti gli interessi e principalmente quelli di Milano sono perfettamente salvi ed illesi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Io ho domandato di parlare per associarmi alla protesta dell'onorevole Martelli sulla promessa fatta dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri rispetto alla Colico-Lecco, promessa la quale sarebbe una vera illusione. Ne discuteremo a suo tempo. Egli ha promesso che la Lecco-Colico sarebbe posta nella quarta categoria...

PRESIDENTE. È nell'articolo 10.

CAVALLETTO. La quarta categoria per Lecco-Colico non sarebbe che una delusione; e l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, che ha, non ha guari, parlato delle condizioni finanziarie non prospere della provincia della Valtellina, lo deve sapere meglio di me.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Sì, ma ci sono altre provincie. Questo lo vedremo a suo tempo.

PRESIDENTE. Ora io chiedo all'onorevole Spaventa se egli mantenga il suo emendamento.

SPAVENTA. La proposta che ora viene fatta dalla Commissione e dal Ministero, mi consiglia di ritirare il mio emendamento e risparmiare così un lungo discorso alla Camera.

Il mio emendamento non riguardava precisa-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

mente nè la linea Lecco-Como nè la linea Ponte San Pietro-Seregno. Lo scopo col quale esso era stato proposto fu di procurare una scorciatoia nell'interesse di Bergamo, e anche del commercio delle regioni oltre Bergamo per il Gottardo. L'onorevole presidente del Consiglio crede che dopo che la Camera ha deliberato la scorciatoia di Gallarate per Pino, il commercio delle provincie orientali della Lombardia e del Veneto, venga servito meglio con questa scorciatoia che non con la linea del Ceneri. Io potrei dissentire dalla sua opinione, stando ai dati studiati e raccolti dalla Commissione, che riferì sulle linee del Gottardo.

Ma questo esame ora sarebbe inutile. Il tronco che il presidente del Consiglio e la Commissione accettano, da Ponte San Pietro a Seregno, provvede certamente in un modo soddisfacente agli interessi della provincia di Bergamo; e pertanto io potrò acconciarmi. Ma io vi prego di permettermi solo alcune considerazioni.

Signori, questa discussione ci ha provato una cosa, ed è che la riconoscenza non è una virtù inaccessibile agli uomini politici. Io quindi non mi sono punto scandalizzato perchè tanti dei nostri colleghi hanno difeso ciascuno strenuamente gli interessi che rappresentano. Io dal canto mio vi confesso, che sento altissimamente gli interessi che la provincia di Bergamo ha impegnati in questa questione.

La mia vita politica è ormai lunga e non è stata interrotta che due volte. Una volta veramente l'interruzione fu un po' lunga; fu per opera dei Borboni; e finì nel 1859 con la liberazione generale d'Italia; un'altra volta avvenne nel 1876, ed io devo alla provincia di Bergamo se siedo ora in mezzo a voi. Ma non è dalla riconoscenza che io ho tratto l'intima persuasione della bontà della causa per cui intendeva di parlarvi a lungo.

Signori, io vi prego di portarvi un poco colla mente in quel paese laborioso, che è la provincia di Bergamo, e vi persuaderete che questo miglioramento nelle vie di comunicazioni di quella provincia verso Como, verso la Svizzera e verso le città dell'ovest della Germania è necessario ed indispensabile; sicchè voi non lo potrete negare.

Se voi lasciaste la provincia di Bergamo senza questa ferrovia, limitandovi a fare la linea Lecco-Como, la cui utilità io non nego per le comunicazioni tra Lecco, capoluogo di circondario, e Como, capoluogo di provincia, e i molti villaggi e borgate industrie e fiorenti della Brianza, le comunicazioni di Bergamo con Como rimarrebbero tutt'altro che agevoli.

Ciò lo ha ammesso e dichiarato lo stesso presidente del Consiglio. La linea Lecco-Como è una

linea di montagna, una linea difficile. Stando a quel che ne dice lo stesso autore del progetto, essa fino a Bergamo avrebbe l'11 al 12 per mille di pendenza, per 55 chilometri.

CORBETTA. Sono 33. Allora se vogliamo discutere, ne parleremo anche noi.

SPAVENTA. Io non contrasto la linea...

CORBETTA. Mi pare di sì.

SPAVENTA... dico che non gioverebbe allo scopo di Bergamo. Bergamo come città industriale ha bisogno di facili vie di comunicazione con Como, e quindi per il Ceneri colla Svizzera e colla Germania occidentale. Bergamo è uno di quei paesi la cui economia sociale si va trasformando, va diventando sempre più intensiva, cioè aumentando la sua produzione con un aumento sempre crescente di capitale fisso.

Ora, signori voi conoscete bene questa legge economica; nel passaggio di un' economia sociale ad un grado sempre più intensivo, se le vie di comunicazione non seguono di pari passo lo stesso sviluppo, le industrie rischiano di impegnarsi in una via che può condurle a rovina.

Il grado d'intensità nei perfezionamenti delle vie di comunicazione, deve corrispondere al grado di sviluppo di tutta l'economia sociale.

Considerate ora per poco l'economia della provincia di Bergamo e vedrete quanti capitali essa ha fissato nelle sue industrie e quanti riguardi queste meritano.

Alla stazione di Bergamo v'è un introito annuale di un milione di lire. Nel 1876 (cifra che conosco precisamente) fu di lire 879,886; 20 mila lire meno di Brescia e 374 mila lire più di Cremona, 256 mila lire più di Parma. La dogana che è presso la stazione dà un reddito annuale di 400 mila lire. Non vi paiono questi segni di un'attività poco comune? Alla stazione di Bergamo nel 1876 arrivarono 138 mila viaggiatori, e ne partirono 117 mila.

Il movimento delle merci a piccola velocità nello stesso anno fu di quintali 840,122 in arrivo, di 431,401 in partenza: totale 1,253,000. Il movimento delle merci a grande velocità fu in arrivo di 28 mila quintali, in partenza di quintali 24 mila: totale generale, 1,306,000. Alla ferrovia che vi si chiede sono interessati specialmente undici mandamenti, con una popolazione di 228 mila abitanti. Ecco ora alcuni cenni delle industrie e del commercio a cui queste popolazioni sono dedicate. L'industria della seta in genere, tra filande, torcitoi, incannatoi, conta 304 opifici, con 206 ditte. La trattura è rappresentata da 106 ditte, con 162 filande, ommettendo quelle di poche bacinelle; 65 sono a vapore con sistemi perfezionati. Il numero com-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

plessivo delle bacinelle è di 8000. Si filano all'anno 1,100,000 chilogrammi di bozzoli, e si ricavano 150 mila chilogrammi di seta greggia. Le filande a vapore che sono le più grandiose, della forza di 400 cavalli, lavorano tutto l'anno. I torcitoi sono 58, 144 gl'incannatoi: 30 mila gli operai, uomini e donne, occupati in quest'industria. Al cotonificio attendono 15 stabilimenti; 13 grandiosi: vi sono 80 mila fusi, 2 mila telai: e la forza motrice di questi opifici è di 2 mila cavalli.

Vi sono 7 grandi stabilimenti di lino e canape con 30,000 fusi e 500 telai, e 1500 cavalli di forza motrice. Quarantotto ditte sono dedite al lanificio (filatura e tessitura), con 6000 fusi, 300 telai, 200 cavalli di forza motrice, ed un migliaio di operai.

MAZZARELLA. E lavorano più di noi. (*ilarità*)

SPAVENTA. Che dirò poi dell'industria nuova del cemento e delle calci idrauliche, il cui consumo è esteso quasi per tutta Italia, con una produzione di 200 mila quintali all'anno? Che delle pietre coti, speciale articolo bergamasco che occupa a migliaia uomini e donne di parecchi comuni, coti di qualità pregiatissima, il cui consumo si fa per molta parte in Svizzera, in Germania e nel Levante? Segue poscia il ferro, la cui escavazione supera i 60 mila quintali, e la calamina di Val Brembana. Nella provincia vi sono sei grandi cartiere e due grandiose fabbriche di pasta per carta, e otto molini all'anglo-americana, con un arrivo di grano di 164,444 quintali, ed una spedizione di farina di 199,000 quintali. Sono esportati più di 10,000 tronchi di abete all'anno. Insomma, per farvi un concetto sintetico dell'operosità di quelle popolazioni, vi basti sapere, signori, che il municipio di Bergamo, coll'acqua delle sue roggie, ha concesso già alle industrie quattro mila cavalli di forza motrice.

Ora, tutto questo moto d'industrie meccaniche evidentemente accenna a quel fenomeno che ho detto, il quale contraddistingue parecchie provincie superiori d'Italia, dove l'economia sociale, da estensiva, diventa sempre più intensiva, aumentando la produzione con la fissazione sempre più crescente dei capitali:

Ma, quando l'economia sociale si mette in queste condizioni, ogni piccola diminuzione nelle spese generali, tra cui principalmente sono quelle di trasporto, diventa essenziale. Esse non possono vivere, se non con vie di comunicazione relativamente brevi, facili ed a buon mercato, come il lavoro delle loro macchine. Un abbreviamento di pochi chilometri, una diminuzione di poche lire nel trasporto di un prodotto, ne rende possibile la produzione, perchè ne rende possibile lo spaccio, e ne rende possibile lo spaccio in quanto ne rende possibile la concor-

renza. Chi non sa che la zona d'azione d'un centro qualunque di traffico si restringe o si allarga, secondo che cresce o diminuisce il prezzo di trasporto per giungervi? Che meraviglia quindi è che Bergamo metta tanta insistenza, tanta premura per avere una facile via d'accesso a Como, e quindi una via più breve per la Svizzera e la Germania, relativamente al tragitto che dovrebbe fare per Milano? La ferrovia ora proposta abbrevierebbe il tragitto per Como di 36 chilometri. Questo non è un vantaggio di piccolo momento, non è un vantaggio cui una popolazione così industrie possa rinunciare di leggieri.

Ma l'onorevole Mussi mette innanzi il pericolo che Milano sia spogliata della sua grandezza, perchè con questa scorciatoia la si priva dell'affluenza, o, per dir meglio, del passaggio dei prodotti e delle merci destinate al traffico oltre le Alpi. Io veramente questa politica economica l'intendo poco. Questa politica economica è fondata sul principio: *Mors tua vita mea.*

Oggi l'economia sociale è, come sempre è stata, un tutto organico, le cui parti non possono tra loro venire a guerra senza che il tutto non sia distrutto, senza che il tutto ne scapiti, e se scapita l'insieme, scapitano anche le parti; cosicchè chi vuol ottenere vantaggio col danno dell'altro, finisce in ultimo ad averne danno lui stesso. Questo credo sia il concetto economico razionale, la legge della vera solidarietà, ed armonia economica, dentro la quale ciascuno procurando con tutto lo sforzo il proprio interesse, deve pure mettervi un limite, oltre il quale se va, produce un danno a se stesso.

Ora conchiudo. Sia che voi ritengiate una scorciatoia tra Bergamo e Como, come la concepiva la Commissione del 1865, tale, cioè, da servire al traffico non solo di Bergamo, ma di tutte le provincie orientali della Lombardia, e delle provincie venete, sia che la ritengiate nell'interesse speciale di Bergamo che non potrebbe, anche stando ai calcoli del presidente del Consiglio, profittare nelle sue comunicazioni col Gottardo della scorciatoia di Gallarate, è di tutta giustizia ammettere un tronco tra Bergamo e Como di tal fatta da permettere un traffico considerevole, che non potrebbe aver luogo sopra una linea difficile d'interesse evidentemente locale, come è la linea Lecco-Como.

Per conseguenza io ritiro il mio emendamento perchè con la proposta fatta dalla Commissione di accordo col presidente del Consiglio, si soddisfa al principale intento che con esso mi proponeva di raggiungere.

PRESIDENTE. L'emendamento dunque dell'onorevole Spaventa è ritirato.

SESSIONE DEL 1878-76 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Ora chiedo all'onorevole Merzario se egli mantenga il suo o lo ritiri.

MERZARIO. Credo che l'aggiunta da me proposta avesse un valore, prima che la Commissione e il Ministero avessero ammesso il nuovo tronco ferroviario Seregno-Ponte San Pietro. Ammesso questo nuovo tronco ferroviario, penso che la variante Lecco-Erba-Como abbia acquistato un valore maggiore. Imperocchè dopo che così si è provveduto agli interessi della plaga mediana, sarebbe molto utile che la linea Lecco-Como si accostasse di più alla parte superiore della Brianza e toccasse l'importante centro di Erba; ma siccome apparirebbe che il progetto, sul quale ha fatto i suoi studi la Commissione e che essa ammette, contenga l'aggiunta della stazione necessaria di Erba, dichiaro di essere disposto a ritirare la mia proposta, ma dopo che il relatore mi avrà dato un'adeguata spiegazione.

PRESIDENTE. Dunque ritira il suo emendamento?

MERZARIO. Voglio prima una spiegazione dall'onorevole relatore.

PRESIDENTE. C'è la carta che la dà la spiegazione: c'è la stazione di Erba. (*ilarità*)

Ora viene l'onorevole Corbetta: lo prego di dichiarare se mantenga o ritiri il suo emendamento.

CORBETTA. Prima di ritirare il mio emendamento ho bisogno di fare una semplice dichiarazione. Credo che l'onorevole Merzario farà molto bene a ritirare la sua aggiunta alla indicazione della linea.

Voci. L'ha già ritirata.

CORBETTA. Ebbene, se l'ha ritirata, faccio le mie riserve sulle ragioni per cui l'onorevole Merzario dichiarò di averla proposta; perchè non credo oggi possibile, alla condizione attuale delle cose e dei progetti, per unire Como a Calolzio, lo stabilire precisamente l'andamento delle linee stesse; nè parmi tempestivo il pretendere d'affermare qui che la linea, dopo la deliberazione che sarà per prendere la Camera sulla nuova strada Ponte San Pietro-Usmate-Seregno, sarà bene che segua il tracciato alto od il basso, vale a dire si tenga a destra o a sinistra dei laghi Briantici.

Tale questione deve rimanere completamente riservata; nè io potrei, tacendo, aver l'aria di associarmi in nessun modo, anche in via indiretta, alle spiegazioni che l'onorevole Merzario ha dato, ritirando la sua proposta.

Il mio emendamento era di ben altra natura, come la Camera ha potuto accorgersi; non era altro che la riproduzione precisa dei termini del progetto di ferrovia degli ingegneri Orsenigo e Benussi, progetto che sta davanti alla Commissione, il quale appunto si stacca non da Como, ma da Camerlata, che è la stazione più vicina alla città di

Como, e s'innesta poi alla linea Bergamo-Lecco alla stazione di Calolzio.

Io credo che la Commissione sarebbe stata più precisa se essa, anzichè iscrivere la denominazione Lecco-Como, avesse detto Camerlata-Calolzio, aggiungendo anche per Cantù ed Erba, come i centri più degni di considerazione. Però se la Commissione mi dichiara che la sua iscrizione non pregiudica punto la possibilità di un tracciato Camerlata-Calolzio, che è il solo naturale, anche avuto riguardo e non ostante le disposizioni contenute nell'articolo 21 della legge, io di buon grado ritiro il mio emendamento, perchè la concordia sia completa. Anzi, di concordia desiderosissimo, aggiungerò come sull'altare di essa sacrificherò anche il prurito (*Si ride*), mi si permetta la frase, che pure avrei di rispondere ad alcune parole dell'onorevole Spaventa, il quale ha detto che esso non combatteva punto la linea Lecco-Como accettata dal Ministero e dalla Commissione.

Non è però men vero che esso la combatteva fino ad oggi, imperocchè la linea da esso propugnata non era altro che una sostituzione alla Lecco-Como, quante volte non si fosse sentito oggi l'intendimento del Governo di accettarne due: Lecco-Como e Seregno-Ponte San Pietro.

Di queste sue odierne dichiarazioni del resto io lo ringrazio, giacchè parmi che esse ritornano l'onorevole Spaventa a quegli affetti che ei sentiva nell'inizio dei lavori della Commissione per la linea Lecco-Como, od a quella che vi corrisponde Camerlata-Calolzio.

Io non ho altro a dire.

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

MUSSI. L'onorevole Spaventa mi accusa di fare una politica di *mors tua vita mea*; no, non ho fatto punto questo, io mi sono limitato a lamentarmi che si faccia questa politica a danno di un'illustre città italiana. Se non fosse stata di tanto allontanata la linea del nord, noi ci potremmo anche acquietare della scorciatoia di Bergamo; ma l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri ci ha allontanato quel tronco di ferrovia a cui la Camera in parte provvede correggendo, ma non potendo scongiurare tutti i danni che ne abbiamo sentiti.

A compenso di quel danno il ministro ci ha accordato il Ceneri; ma ormai per Milano le ferrovie di rannodamento al Gottardo si possono assomigliare ad una conchiglia bivalva, ad un'ostrica; il ministro ce la mostrò promettendoci la polpa. (*Si ride*) Oggi allontanandole tutte e due i gusci che cosa avviene? Avviene che il mollusco se ne va, ed a Milano non restano che i due cocci da ammirare ad

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

una debita distanza. Possiamo rassegnarci anche a questo, ma dobbiamo confessare che non moriremo certo d'indigestione pel compenso che ci è stato accordato.

Quindi io prego l'onorevole Spaventa di credere che accetto interamente tutte le sue teorie, e le trovo esattissime, e di ciò solo mi dolgo che non sono state applicate equamente a favore di Milano.

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

SPAVENTA. Faccio una breve risposta all'onorevole Corbetta, e dichiaro che io sono stato favorevole alla linea Lecco-Como quando fu proposta da alcuni egregi nostri colleghi in seno della Commissione. Il Governo non aveva fatto nessuna proposta al riguardo, fu la Commissione che introdusse questa linea nel disegno di legge, ed io non solo vi fui favorevole, ma credo che contribuì a farla accettare. Ma il concetto che poi tanto io quanto la Commissione ci siamo formato di questa linea, ci ha persuaso che essa non corrispondeva alle esigenze del commercio della provincia di Bergamo e delle altre più ad oriente della Lombardia e del Veneto. E se io poi ho presentato alla Camera una proposta con la quale domandava una linea diretta tra Como e Bergamo, questo l'ho fatto non per escludere una comunicazione diretta tra Lecco e Como, ma per soddisfare a quelle esigenze agli occhi miei per lo meno tanto rispettabili, quanto l'interesse delle popolazioni servite dalla linea già ammessa, ma che dipiù, secondo me, avevano una importanza ancor più generale.

Questa spiegazione credo che debba soddisfare interamente l'onorevole Corbetta.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole relatore per dichiarare l'opinione della Commissione a questo proposito, opinione che ha già espressa per iscritto.

GRIMALDI, relatore. Non farò che una semplice dichiarazione. L'onorevole presidente del Consiglio nell'accettare la proposta della Commissione entrò, com'è sua abitudine, in considerazioni d'ordine assai elevato. Io mi limito a localizzare e semplificare la questione, riducendola nei termini seguenti:

Noi stiamo discutendo delle linee della terza categoria, per cui non si tratta d'interessi nazionali od internazionali, ma unicamente d'interessi provinciali, o locali d'importanza, ristretti quindi ad una zona determinata del territorio italiano.

La Commissione ha appunto in tale ordine d'idee esaminata la linea Lecco-Como, che ha per iscopo il congiungimento di un capoluogo di circondario col rispettivo capoluogo di provincia, e quello di do-

tare di ferrovia una ubertosissima e ridente regione d'Italia, qual è la Brianza.

D'altra parte si è considerato anche il tronco Ponte San Pietro-Seregno; col quale si doterebbe di ferrovia una plaga fertile, industriosa, e assai popolata, quale appunto ve l'ha descritta l'onorevole Spaventa.

I caratteri di ciascuna di tali linee furono equamente considerati dalla Commissione e ritenuti in egual misura importanti, egualmente prevalenti e degni quindi di essere presi nella stessa considerazione.

In quanto alla questione promossa dagli onorevoli ed egregi colleghi Merzario e Corbetta, posso fare esplicite dichiarazioni.

La Commissione, sia per questa questione, come per tutte le altre, ha determinato l'obbiettivo della linea, il quale si fissa col precisarne i due punti estremi; lasciando integra ed impregiudicata ogni questione che si riferisca al tracciato, cioè al modo per così dire analitico di passar dall'uno all'altro. La questione promossa dagli onorevoli Corbetta e Merzario, ritiene fermamente la vostra Commissione, debba considerarsi quale questione di tracciato; e come tale, sarà risolta dal potere esecutivo, sotto il controllo annuale della Camera in occasione dei bilanci, dopo gli studi tecnici, che per cura del Ministero, saranno fatti. Allora si vedrà pure quali siano i punti intermedi più opportuni e convenienti per i quali la linea deve passare.

Per ora la Commissione non ha avuto nè poteva avere altro scopo che questo: di determinare un congiungimento ferroviario fra Lecco e Como, senza fissare punti intermedi, nè altri vincoli equivalenti, ma lasciando che a questo si provveda con corretto procedimento, dopo che si saranno compiuti gli studii speciali a ciò necessari.

PRESIDENTE. Dunque gli emendamenti essendo ritirati, mi pare che dopo queste dichiarazioni, si possa venire ai voti. Per conseguenza, avendo la Commissione ritirata la sua prima proposta, e d'accordo col Governo proponendo che si iscriva in terza categoria la linea Lecco-Como e tronco Ponte San Pietro-Seregno, pongo ai voti questa proposta.
(È approvata.)

Ora viene la linea Parma-Brescia-Iseo.

Il primo iscritto su questa linea è l'onorevole Cocconi. L'onorevole Cocconi ha facoltà di parlare.
COCCONI. Dal momento che nessuno parla contro, trovo inutile parlare in favore; e perciò rinunzio alla facoltà di parlare.

PRESIDENTE. Va benissimo. È desiderabile che il suo esempio sia imitato. (*Bene!*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

BARATIERI. Faccio anch'io la stessa dichiarazione dell'onorevole Cocconi. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Va bene. Non essendovi più oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea Parma-Brescia-Iseo.

(È approvata.)

Ora viene la linea Bologna-Verona. Primo iscritto è l'onorevole Mangilli. (*Non è presente*)

L'onorevole Mangilli non essendo presente perde il suo turno di parola. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea Bologna-Verona.

(È approvata.)

Ora viene la linea Gaiano-Borgo San Donnino. Primo iscritto è l'onorevole Genala, il quale ha un emendamento. Svolga pure il suo emendamento.

GENALA. Siccome la Commissione ha considerato questo mio emendamento come una linea aggiuntiva, così io proporrei di lasciar votare la linea; ed imitando l'esempio dato da altri oratori, presenterò come linea aggiuntiva questo mio emendamento.

PRESIDENTE. Ed infatti è una linea aggiuntiva quella che propone nel suo emendamento. Per conseguenza ella lo ritira ora e lo ripresenterà poi come linea aggiuntiva alla tabella C.

Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea Gaiano-Borgo San Donnino.

(È approvata.)

Ora viene la linea Piombino-Cornia.

Non essendovi alcun oratore iscritto, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea Piombino-Cornia.

(È approvata.)

Ora viene la linea Lucca-Pietrasanta.

GRIMALDI, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Non vi sono oratori iscritti.

GRIMALDI, relatore. Propongo la rettifica d'accordo col Governo, *Lucca-Viareggio*, invece di *Lucca-Pietrasanta*.

PRESIDENTE. La Commissione, d'accordo col Ministero, ritira la sua prima proposta, e propone si dica *Lucca-Viareggio* invece di *Lucca-Pietrasanta*.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti la linea Lucca-Viareggio.

(È approvata.)

Ora viene la linea Viterbo-Bassano, sulla quale vi sono parecchi iscritti. Primo è l'onorevole Venturi, il quale ha pure presentato il seguente emendamento:

« Il sottoscritto domanda che al n° 18 dell'articolo 5 sia aggiunta la linea compresa al n° 56 del-

l'allegato 57-1, Roma-Viterbo per Bracciano, Capranica, Vetralla. »

L'onorevole Venturi ha facoltà di parlare.

VENTURI. Io non avrei chiesto di parlare, nè avrei presentato un emendamento su questo disegno di legge, se non fossi stato sicuro di rompere quel cerchio di ferro entro il quale si è posto l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri: cerchio di ferro che consiste nel non volere turbare l'ordine economico di queste linee. Ora l'argomento che io ho per rompere questo cerchio di ferro, si è il dimostrare che col mio emendamento io porto un vantaggio economico al suo progetto, anzichè turbarne l'economia, non chiedendo neppure una lira di più. Non dubitate che sarò brevissimo. Roma, o signori, deve essere in tutte le sue domande modesta. Roma ha avuto troppo da voi, perchè possa ora farsi innanzi con maggiori esigenze. Quando voi le faceste l'onore di sceglierla a capitale del regno, le deste una cosa che non ha prezzo, non ha valore. Quindi la modesta domanda che vi fa la provincia di Roma è quella di portare una linea dal limbo alla terza categoria.

Finora, o signori, quando si dette occasione di parlare in questo luogo di Roma, la descrizione la più tetra vi si presentò dei suoi dintorni; voi non sentiste parlare che di miasmi palustri, di febbri, di desolazioni, di deserto.

Che se ciò è in parte vero, quando voi guardate Roma dalla parte occidentale e dalla parte del mare, non può dirsi lo stesso se volgete lo sguardo alla parte del nord, ove trovate la più fiorente, la più bella provincia d'Italia. Ebbene, si è detto in questa discussione, che il Governo pontificio credeva le ferrovie una invenzione del diavolo, e così fummo g'li ultimi a vedere la vaporiera traversare questo territorio, e la prima linea che ci fu concessa fu quella che venne imposta al Governo pontificio dalla Francia, la quale voleva venire da Civitavecchia a Roma in ferrovia.

Credete voi che quella linea non si sarebbe potuta fare attraversando questa parte più bella della provincia di Roma che sta al nord? Senza dubbio che quello sarebbe stato l'unico e vero tracciato corrispondente al vero criterio economico, igienico, estetico. Ma i preti obbligati a fare quella linea, vollero dimostrare che la ferrovia era un danno, non un vantaggio per il commercio, e diffatti a poche miglia dalla città gittarono la ferrovia in quelle paludi di Maccarese e di Ostia fino a Civitavecchia vicino al mare, dove in verità non si trova che solitudine. E così si verificò realmente che le ferrovie qui da noi fecero la prima prova pessimamente.

Un'altra ferrovia avemmo la fortuna di avere,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

consigliata pure da ragioni internazionali. E sapete voi dove fu posta quella seconda linea? Ad oriente, non appena sortita da Roma la si gettava di là dal Tevere; e così veramente si verificò che Roma si presentava e si presenta all'occhio del viaggiatore come un vero deserto, senza coltura e senza vita in mezzo ad una squallida solitudine per difetto di un detestabile sistema ferroviario, e perchè la sua più bella parte che la circonda si era nascosta, perchè il gioiello di questa nobilissima matrona si era oscurato.

Tuttavia questa regione che comprende una parte del circondario di Roma, una gran parte del circondario di Civitavecchia e l'intero circondario di Viterbo non aveva perduto ogni speranza. Ed infatti non appena venuto qui il Governo italiano, fu presentato un disegno di legge che si chiamò per la difesa dello Stato. Fu questo progetto studiato dai più valenti uomini di guerra che abbia l'Italia, come cosa principale fu stabilita una linea che dalla Senese, passando il cuore di questa provincia per Viterbo, Ronciglione e Bracciano venisse a Roma. Con questa speranza 180 mila abitanti di questa provincia avevano il cuore aperto; ma voi sapete, o signori, che quel progetto naufragò insieme ad una legge finanziaria che era stata proposta insieme a quello.

Però venne il 1878, ed il Governo saltò il fosso: persuaso del bisogno di una rete ferroviaria che riunisse tutte le sparse parti d'Italia, persuaso che la spesa sarebbe stata controbilanciata grandemente dal benessere economico e politico che ne sarebbe derivato, si decise a presentare questo colossale progetto di legge con una spesa che ascenderà ad un miliardo e mezzo ed anche più per dotare la nazione di ferrovie internazionali, nazionali, interprovinciali, provinciali e locali. Ma sapete voi, o signori, quale fu la parte che in questo colossale disegno di legge fu fatta a questa nobilissima parte della provincia romana, che dalla spiaggia del Mediterraneo va fino al Tevere da occidente ad oriente per cento e più chilometri, e che va dalla Porta del Popolo fino ad Acquapendente, da mezzogiorno a settentrione? La parte che gli fu fatta fu precisamente quella di continuare, anzi dirò meglio, di perfezionare l'assurdo e indegno sistema d'isolamento pel quale tanto danno e la provincia e Roma avevano risentito. La parte che le fu destinata si fu un piccolo tronco che staccandosi dalla centrale ad 82 chilometri di Roma, alla stazione di Orte si getta su Viterbo, ultimo punto della linea. Di maniera che con questa specie di vicolo senza uscita la provincia non solo fu isolata da Roma, ma anche da Viterbo, e ridotta come un'isola nell'Arcipelago senza più speranza di vita.

Perduta ogni speranza, e veduto che ciò che si era stabilito nel progetto per la difesa dello Stato se ne era andato in aria, tutti i municipi interessati si riunirono per formare la somma necessaria per un progetto di linea, che partendo da Roma abbracciava il cuore della provincia, e andasse a Viterbo, e da Viterbo si unisse alla senese nel punto di Attiliano.

Voi sapete quanto nei comuni sia difficile aver subito dei denari per gli studi; eppure si riunirono le giunte, e nelle forme volute dall'articolo 94 della legge comunale e provinciale, si riunirono in consorzio, deliberando in pari tempo di domandare per le spese degli studi stessi un sussidio dalla provincia, il quale fu accordato.

In tal modo si potè completare, coll'opera dell'ingegnere Ansiglioni, il progetto che io presentai alla nostra benemerita Commissione ed al Governo. La Commissione riconobbe immediatamente i vantaggi di questa linea, ed ebbe la compiacenza di iscriverla nel disegno di legge. Ma siccome era venuto un po'tardi, dovette metterla in quel posto fatto per i celebri 700 chilometri, sperando che questa linea fosse venuta innanzi al Parlamento, il quale, riconoscendo la sua utilità, le avesse dato quel posto che realmente le competeva. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto stesso con lievi osservazioni.

Signori, vi ho detto che tenendo conto della stanchezza vostra e della lunghezza di questa discussione sarei stato brevissimo, e però mi asterrò di farvi una descrizione di questi importanti luoghi, e siccome si parla di ferrovie, andrò a grandissima velocità.

Se voi uscite dalla porta del Popolo trovate la via Cassia, dalla quale a distanza di pochi chilometri si dirama la via Claudia, oggi Braccianese; più oltre la Cassia stessa si biforca procedendo un ramo per Nepi attraverso l'Umbria e le Marche, e l'altra continuando per Ronciglione e Viterbo sino alla Toscana. Questa era la grande ed unica via per la quale dalla più gran parte d'Italia, e da tutte le estere regioni si arrivava a Roma e dava la vita ed il commercio a quella ridente e ricca provincia, la quale ora è muta e deserta allontanata per mille miglia da Roma per l'assurdo sistema ferroviario che vi fu applicato.

A 12 chilometri da Roma di distanza, voi trovate l'antica Vejo, più in là Formello, Cesano, Scrofano, Muzzano, tutti facenti parte del mandamento di Campagnano, ed altre piccole borgate, ricche di ogni produzione del suolo. Voi andate continuando e trovate Bracciano con uno dei più grandi laghi d'Italia, posto in posizione ridente, ricco per forza

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

motrice, con un vasto e fertile territorio, con produzione di olio, di vino, di cereali di ogni genere, e ricchissimo per produzione silvana, con degli opifici in ferro ed in altre industrie. Possiede uno dei più belli castelli baronali fabbricato dagli Orsini e ripristinato nell'antica sua forma dagli Odescalchi. A destra di Bracciano avete Anguillara e Trevigano coi famosi bagni di Vicarello, a sinistra le ridenti borgate di Manziana, Oriolo, Canale, ed a poca distanza i bagni di Stigliano, che voi, o signori, avete inteso celebrare per la loro grande efficacia, ma che quantunque nelle vicinanze di Roma, per la mancanza di ferrovia le sono più lontani di quelli di Recoaro e di Vichy.

Più lungi trovate Capranica, anch'essa ricca per acque minerali, per produzioni silvane, di cereali e di vino; di aria purissima; dove il conte Orso di Anguillara ospitò il Petrarca. Vicino avete Bassano di Sutri ed altre piccole borgate.

Di là arrivate a Ronciglione, sede del ducato di Castro, col suo pittoresco lago di Vico, che fornisce a quella città forza motrice quanta se ne voglia; città industrie in manifatture ed in produzioni agricole d'ogni genere. A 7 chilometri di distanza vi è Caprarola, con un'aria sanissima; colà trovate l'opera più famosa del Vignola, il Palazzo del Farnese, che egli fece per ordine del cardinale Alessandro, e dove i fratelli Zuccheri lasciarono quanto di meglio seppero fare nell'arte del dipingere.

Vicino avete l'antichissima città di Sutri, della quale ebbi l'onore altra volta di parlarvi, col suo magnifico anfiteatro costruito ai tempi di Augusto, incavato nel masso e però conservato a meraviglia.

Vicino a Sutri avete Nepi, città anch'essa la cui origine si perde nell'oscurità dei tempi, colle sue catacombe, e colle sue mura medievali. L'una e l'altra città capo di mandamento e sede vescovile. Dopo altre borgate trovate poi, attraversando il gran Cimino Viterbo, della cui storia e delle bellezze e monumenti che conserva, non sono io che debbo istruirvi. Essa possiede anche fra le ricchezze del suolo un rinomato stabilimento di bagni. Seguendo verso il nord non avete città e borgate di minore interesse di quelle che abbiamo di volo traversato.

Se il tempo che mi stringe pur troppo me lo permettesse, vorrei ripetervi le belle cose che di queste contrade si dissero dai più remoti scrittori dell'antichità sino ai nostri contemporanei.

Ma voi, o signori, conoscete bene questi luoghi perchè l'imparaste nei vostri studi, ma non vi fu dato certo di vederli, benchè siano poco distanti dalla nuova Roma, nè certo vi prende desiderio di andarvi perchè privi di una ferrovia.

Giorni addietro uno dei miei colleghi mi domandava informazioni per andare a vedere, a visitare Tarquinia, e ritornando mi disse: oh! che bei luoghi, che bella coltivazione! Ma, gli risposi io: se foste andato più avanti, avreste veduto cose anche più belle e più interessanti.

Al contrario, un altro dei miei colleghi mi chiedeva notizia per recarsi a Sutri a visitare le sue antichità. Io mi trovai imbarazzato nell'informarlo del modo e del tempo per andarvi.

Guardate, o signori, l'effetto delle ferrovie. Prima che la ferrovia passasse nelle vicinanze di Corneto-Tarquinia, nessuno pensava di andare a visitare la capitale dell'antica Etruria. Oggi che in prossimità v'è una stazione ferroviaria, non viene a Roma un uomo, che s'interessi di cose antiche, e della storia nostra che non vi vada. Ecco il vantaggio che senza veruna ragione nega il progetto di legge a questa provincia.

Supponete che una ferrovia passasse nelle vicinanze di Vejo, di Bracciano, di Sutri, di Nepi, di Ronciglione e Caprarola, quale che fosse amante delle cose antiche non si recherebbe ad ammirare quei monumenti preziosissimi della storia antica, medievale e moderna? Chi non vorrebbe ispirarsi in quel terreno dove furono le principali fra dodici città della Confederazione Etrusca, Tarquinia, Vulturnum, Vejo, Nepi, e trovare in quella regione non i soli preziosi monumenti dell'antichità, ma una popolazione di svegliato ingegno, laboriosa e che desidera solamente di ritornare nel consorzio della vita sociale?

Ma, quantunque io mi avveda dell'impazienza vostra, e senta il bisogno di giungere presto alla fine, non posso non accennare di volo al grande vantaggio che ne avrebbe Roma se avesse nelle sue vicinanze tanti luoghi deliziosi, e dove il vivere è a buon mercato e l'aria ottima per ricevere tanti e tanti che nei mesi estivi sono obbligati o di recarsi in luoghi dove il vivere è carissimo, o molto lontani, o invece essere costretti a rimanere in Città. E con questo non sarebbe anche diminuita quella cattiva rinomanza che noi stessi facciamo alle vicinanze di Roma senza conoscerle, anzi tenendole nascoste agli occhi di tutti? E non sarebbe questo il mezzo più certo per dare tutti quei miglioramenti a questa Metropoli, ed alla sua provincia che tutti le auguriamo, ma che ove la circostanza si presenti noi le neghiamo recisamente?

È doloroso, o signori, che tutta quella industriosa regione, ricca per doni di natura, per svegliatezza d'ingegno, per territori fertilissimi e coltivati, sovrabbondante d'ogni prodotto del suolo, abbia da essere abbandonata ed allontanata virtualmente

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

dalla sua capitale perchè ben presto si riduca alla miseria.

Se il tempo me lo permettesse, io vorrei farvi un'analisi di tutti i prodotti che potrebbero essere trasportati in ferrovia con un commercio di esportazione ed importazione. Qualche cenno lo avete già da qualche opuscolo che vi fu distribuito. Certo egli è che il minor calcolo che si possa fare non è minore di 160 a 170 mila tonnellate, ad anno presi insieme tutti i prodotti; nè il movimento dei viaggiatori, tenuto conto del solo contingente della provincia e Roma, sarebbe minore di 170,000. Il che assicurerebbe, coll'interesse degli abitanti, il prodotto dell'azienda ferroviaria. E per questo sentito interesse avvenne quell'agitazione che sollevò gli animi dell'intera provincia, la quale, abbandonata quell'apatia dalla quale cominciava ad essere oppressa, si risvegliò per presentare i suoi giusti reclami al Governo. Ed il comizio agrario di Roma, riconoscendo l'immenso vantaggio che alla cultura ne verrebbe, riunì centinaia di firme, che furono presentate alla Commissione, ed una schiera di eletti cittadini, fra i quali molti appartenenti alla più alta aristocrazia romana, come il principe Doria Pamfili, il principe Odescalchi, il principe Del Drago, il marchese Ferrajoli, i quali, possedendo ricchissime proprietà in quella contrada, per accedere alle quali trovano maggiori difficoltà di quello che recarsi a Torino o a Parigi, e che per ciò ogni giorno più abbandonano a grande danno di quegli abitanti, si recarono dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri per impegnarlo a prendere in seria considerazione la pronta costruzione di questa linea, e a non voler lasciare nell'abbandono questa ridente e ricca regione che è prossima a Roma.

Non è gran tempo che in quest'Aula si parlò della bonifica dell'Agro romano ed una ingente somma fu votata per quell'effetto. Io penso, o signori, da qualche studio che dovetti fare su quel progetto che quello possa raggiungere il suo scopo per quella parte che si riferisce ai lavori idraulici, e se bene, e razionalmente eseguiti, senza recare alcun aggravio pecuniario allo Stato, imperocchè la plusvalenza dei terreni ridotti a buona coltura dal prosciugamento potrà pagare le spese.

Non ho però la più grande fiducia negli altri mezzi proposti. Ma sapete, o signori, qual è il mezzo vero, economico ed efficace per migliorare l'Agro romano, e rinsanire l'aria di Roma? Esso è l'aumentare l'abitazione delle campagne, e per ottenere ciò con un sistema pratico il mezzo migliore si è di allargare la periferia dei centri abitati e coltivati.

E qual miglior mezzo potete voi avere di una ferrovia che sviluppando l'industria e il commercio in

una così vasta regione attaccata al territorio di Roma, infondendo in essa un movimento industriale e commerciale, porla in una condizione di allargare quella periferia, che oggi invece va ogni giorno più restringendosi? Io vorrei portarvi a vedere come le borgate nelle vicinanze di Roma vanno ogni giorno più in deperimento allargando così non la propria periferia a vantaggio della bonifica dell'Agro romano, ma in senso inverso, restringendo la propria a favore del deserto che circonda Roma e che tanto lamentate. Non negate a questa bella, popolosa e ridente parte d'Italia quei mezzi di civilizzazione che avete accordato alle altre provincie d'Italia. Voi ne raccoglierete i benefici effetti.

MAZZARELLA. C'è ancora il residuo del prete.

VENTURI. È vero, e bisogna toglierlo. Dice bene l'onorevole Mazzarella: è il residuo del prete. Ciò mi ricorda un recente discorso dell'onorevole Petruccelli della Gattina. Egli parlando dell'America, diceva: sapete come fanno in America per popolare i deserti? Ci spingono una linea ferroviaria, questa si ferma ad una stazione, dopo la stazione viene la casa municipale, poi la scuola e la chiesa.

FAVALE. Ma non viene l'esattore.

VENTURI. Eh! purtroppo, onorevole Favale, viene anche quello, e come! Esso viene e lascia il contribuente nella desolazione, senza portare un soldo alla cassa del Tesoro. È purtroppo questa una questione da esaminarsi. Faccia, onorevole Favale, che in questi luoghi si porti quel movimento che avevano purtroppo col possesso della via Cassia che godevano prima, che non siano obbligati ad abbandonare i loro prodotti e le loro industrie, ed essere tolti da quella posizione che gli rende e più dispendioso e più difficile il trasporto dei loro vini e degli altri loro prodotti a Roma e altrove, che non lo sia per i produttori delle più lontane parti d'Italia, faccia che anche in quei paesi ci sia il modo di andare e venire come nelle altre provincie, e vedrà che l'esattore andrà ma lascerà meno triste il contribuente e forse allegro, ed esso porterà in tasca di che impinguare la cassa dello Stato.

Ma non dubitate, o signori, che voglia troppo abusare della benevolenza vostra, lascio questa parte del mio discorso e corro velocemente agli altri argomenti in appoggio del mio emendamento, ed anche nell'esposizione di quelli sarò brevissimo, viaggiando col treno celere, come vi ho promesso. L'altro argomento consiste nella difesa dello Stato.

Dio mi guardi dal mettere la falce nella messe altrui; sarei troppo incompetente. Però un poco di buon senso e di logica sta bene dappertutto e si può intromettere dappertutto senza tema di esser tacciato di audacia.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Quando io ho inteso parlare del bacino del Po, dove tutte le nostre forze in caso di pericolo saranno adunate, della Conca-Aquilana dove un gran corpo di riserva dovrà essere stanziato, quando ho inteso dire che a Roma abbiamo speso 5 milioni e se ne spenderanno forse 7 e più per liberarla da un colpo di mano; quando vedo che tutte queste strade, l'Aretina, la Senese e la Ternana giunte ad Orte, sono come tanti fiumi che finiscono per immettersi in un ruscello, quale è il solo binario che da Orte viene a Roma; un poco di logica mi dice che militarmente bisogna pur fare qualche cosa. Ma io non ho bisogno di portare giudizi miei nella questione della difesa militare: io parlerò per bocca di altri che sono di somma competenza.

Io ho accennato che nel 1871 fu fatto un progetto da una Commissione rispettabilissima per la difesa generale dello Stato. Vediamo se questa Commissione pensasse a questa contrada della quale io vi ho discusso. Ma sì che ci pensò. Ci pensò e propose una nuova linea da Orte a Roma sull'altra riva del Tevere, che è precisamente quella che sta segnata in questa pianta militare che ho sott'occhio ed è quella che io vi propongo, che congiunga cioè la Senese con Roma traversando nel cuore della provincia per Viterbo, Ronciglione, Bracciano, ecc., nonchè porre un secondo binario sulla linea da Orte a Roma.

L'onorevole Bertolè-Viale che era relatore del progetto di legge che doveva presentarsi al Parlamento per la difesa continentale e peninsulare, nella sua relazione, allegato n° 2, pagina 13, parlando della difesa di Roma, dice così: « Ora non è impossibile che fossimo minacciati da uno sbarco di 40,000 uomini e forse anche più, e che lo sbarco stesso potesse essere effettuato in 3 o 4 giorni, e che frattanto in 5 o 6 giorni il nemico potesse essere a Roma » e conchiudeva col mostrare il modo di mettersi al sicuro da un colpo di mano.

Ma viene una quarta relazione, della quale era relatore l'onorevole Depretis, attuale presidente del Consiglio dei ministri. Vediamo cosa diceva:

Lavori ferroviari per la difesa del regno, pagina 1.

« La Commissione per agevolare la difesa dello Stato, propone di attivare le seguenti nuove ferrovie. Una nuova ferrovia da Orte a Roma sull'altra riva del Tevere; che sieno restaurati a doppio binario (lettera L) i due rami da Orte a Roma. »

Sulle quali proposte l'onorevole Depretis relatore diceva a nome della Commissione, dopo aver posta l'ipotesi di una interruzione delle linee littoranee, soggiunge:

« Pare alla vostra Commissione assolutamente

necessario che sia provveduto alla costruzione del secondo binario da Roma ad Orte. »

Poi alla pagina 11 continuava a dire:

« Volendo limitarci a quelle sole opere che sono talmente urgenti da non potersene ritardare l'esecuzione senza pericolo, è d'avviso doversi provvedere a costruire, nel più breve tempo possibile, la ferrovia da Pontassieve ad Imola e restituire a doppio binario la ferrovia da Orte a Roma. »

È qui io mi permetterò di fare una domanda a quegli uomini egregi che fecero parte della Commissione e all'onorevole presidente del Consiglio.

È forse cambiata l'arte della guerra dal 1872 in poi, onde ciò che allora si credeva necessario ed urgente per difendere la capitale sia oggi diventato qualche cosa d'assolutamente inutile? Se questi uomini egregi mi risponderanno che sì, io mi acquieto e metterò in disparte questo argomento; ma se mi rispondono che no, mi permetto di dire che se la strategia ha ancora le stesse regole di quel che avesse a quell'epoca, io credo che non si possa negare la necessità urgente, urgentissima, di mettere un doppio binario alla linea da Orte a Roma; come non si può scartare l'idea di fare un'altra linea dall'altra parte del Tevere, che è la linea di cui parlo. E l'uno e l'altro: se questo era allora necessario assolutamente ed urgente per evitare un pericolo deve esserlo anche oggi.

Però oltre all'idea militare è bene pure che vi faccia un'altra ipotesi. Quando noi, per le grandi piogge che abbiamo avute nello scorso autunno avemmo una interruzione di linea, sia nella Ortana che in quella di Civitavecchia (l'onorevole Depretis credo che ne fosse anche vittima, e che fosse obbligato a restare a Palo, non so se per 24 o per 48 ore, perchè quella strada era rotta, e nello stesso tempo accadeva lo stesso al di là del Tevere), quando questo avvenga di nuovo, e facilmente avverrà e che voi avrete una linea mediana, longitudinale, in un terreno che non ha questo pericolo, ma voi avrete pure una salvaguardia, un'ancora di salvezza per venire a Roma in queste circostanze. Dunque oltre il principio militare, è da considerarsi anche il principio del servizio ordinario dello Stato.

Ma io, signori, ho bisogno pure di leggermi ciò che la relazione Morana diceva di questa strada. Ecco che cosa diceva la relazione dell'onorevole Morana, al quale io sono obbligato, al quale io debbo ogni riconoscenza per aver accettato il mio progetto quando egli si occupava delle relazioni della legge:

« Tre progetti sono stati presentati alla Giunta intorno a questo tracciato. Il primo, con obiettivo Bassano ha per così dire il suo centro di gravità in Toscana; il secondo, a Borghetto, sposta questo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

centro a vantaggio di Roma; ed il terzo finalmente tende a sostituire una linea parallela alla Roma-Orte la quale passi nel cuore della provincia romana. Questa seguendo quasi lo stesso andamento della antica via Cassia giunge a Viterbo, l'oltrepassa e si riunisce alla via Senese in Attigliano.

È certo che se si volesse avere per obbiettivo Roma principalmente e non si dovesse tener conto della lunghezza chilometrica e della spesa, sarebbe quest'ultima la via da preferirsi come quella che meglio risponde agli interessi della provincia ed in parte agli interessi militari. »

Dalle parole della relazione vi risulta abbastanza che la linea Roma-Viterbo-Attigliano che io difendo è la migliore senza dubbio: ma si dice, farà concorrenza a quella esistente, e costerà troppo. Della concorrenza che una linea possa fare ad un'altra, non ne parlo per essere stato abbastanza confutato in questa discussione un tale principio; quanto al costo proverò in seguito la maggiore economia dello Stato ammettendo il mio progetto. Ma la relazione continua:

« Però non può negarsi che una simile linea quando venisse adottata, specialmente se a scartamento ordinario, farebbe una seria concorrenza alla linea principale Attigliano-Orte-Roma. »

Dissi della concorrenza delle linee parallele, e parlerò in seguito dell'economia. Lo scopo principale di questa linea parallela sarebbe quello di riunire tutto il servizio della senese, lasciando libero il servizio dell'aretina e della ternana, e di tutto quello che viene dall'alta Italia alla Orte-Roma.

Ed io veramente mentre confermo la mia gratitudine all'onorevole Commissione, trovo che oggi questa mia provincia faccia la figura del povero Lazzaro alla mensa del ricco Epulone. Io vorrei che qualcosa di più le si desse della briciola che cade da questa lauta mensa.

Ma voi avete inteso dire dall'onorevole Baccelli, parlando dell'Agro romano, voi avete inteso dire che il Governo pontificio amava di circondarsi della maestà del deserto.

Ora, o signori, se voi volete che questo deserto scomparisca in gran parte, date i mezzi di vita a quella parte abitata e laboriosa che gli è vicina, ma sino a che la lascerete con una linea littoranea che da Roma si getta immediatamente al mare, e con un'altra che da Roma la porta al di là del Tevere, ed a questa aggiungerete, a spese della provincia, quel mostruoso tronco che da Orte va a Viterbo, Voi aggiungerete a quel deserto esistente una grande e nuova estensione che dovrà disgraziatamente chiamarsi la maestà del deserto italiano. Ciò che voi non vorrete.

Ma seguendo il mio viaggio colla solita celerità che la circostanza m'impone, vado alla questione di finanza. Io vi affermai fin da principio, che avrei avuto un argomento onde spezzare il cerchio di ferro, entro il quale si è ristretto l'onorevole presidente del Consiglio. L'analisi che io vi porto per dimostrare che si spende meno è ben corta. Per andare da Roma a Viterbo, secondo il progetto Ansigliani, sono 82 chilometri, i quali, al costo di 175,000 lire (tenendo conto di un'osservazione fatta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di aumentare il costo stesso) portano 14,350,000 lire. Da Viterbo per andare ad Attigliano, distanza 22 chilometri, e allo stesso costo, porta 3,850,000 lire.

In tutto, quello che io vi propongo sono lire 18,200,000; e con questa linea si percorrono 104 chilometri. Ora, posta questa linea in terza categoria, porterebbe allo Stato un aggravio di lire 14,560,000. Vediamo ora, facendo l'altra ipotesi, quella cioè del Governo, quanto importa la ferrovia. La linea sola di Bassano-Viterbo, questo *cul-de-sac*, costa 7,200,000 lire.

Io non vi dirò le grandi difficoltà che vi sono (ve lo dice la stessa spesa); le difficoltà tecniche che si incontrano per andare a Orte e Viterbo e poi dover tornare indietro per venire a Roma, percorrendo da Viterbo a Orte chilometri 27, e poi da Orte a Roma altri 82: in tutto chilometri 109. A carico dello Stato porta 5,760,000 lire posta in terza categoria, com'è e come sarà difesa dal Governo. Cosicché i 14,560,000, tolti questi 5,760,000, si riducono a lire 8,800,000. Da queste lire 8,800,000 dobbiamo fare adesso una grande detrazione. E qual è questa detrazione? È la detrazione della linea, che pur mi si accorda dalla Commissione e dal Governo in quarta categoria, e che da Roma va a Viterbo per Bracciano, Ronciglione, Vetralla, ecc. Vogliamo dire davvero che si burli e che questa quarta categoria sia qualche cosa di misterioso, e che poi se ne andrà in fumo, e che svanirà come una nube al vento? Se è così, è bene che lo sappiamo; è bene che ci si dica: signori della quarta categoria, lasciate ogni speranza. Ma se questa quarta categoria sarà qualche cosa davvero, con questa linea ammessa in quarta categoria, sapete che cosa resta a carico dello Stato? Restano lire 9,594,000, le quali detratte dalle lire 8,800,000 ne risulterebbe un vantaggio di minore spesa a favore del Governo e della provincia di 790,000 lire.

Ecco dunque che la supposta spesa maggiore a carico dello Stato, si riduce ad un'economia a vantaggio dello Stato stesso di lire 790,000. Ma voglio ammettere che si siano sbagliati i conti e che ci sia da tagliare da tutte le parti. Ebbene a questo sapete

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

che cosa si deve aggiungere? Il secondo binario che fino dal 1872 diceva l'onorevole presidente del Consiglio, relatore allora della legge, essere cosa urgente che non ammetteva dilazione e che bisognava far subito.

Ora, io mi sono rivolto al nostro collega Valsecchi che è il più competente in questa materia e gli ho detto: Quanto ci vuole per questo secondo binario da Orte a Roma? 4 milioni, esso mi ha risposto. Dunque quando voi avete fatto questa nuova linea la quale servirà alla parte economica, alla parte civilizzatrice, alla parte igienica delle popolazioni e voi la scaricherete nella linea per Roma-Viterbo-Attigliano, voi non avrete bisogno del secondo binario. E qui non ho bisogno di dire: se questo secondo binario adesso è una burla, e non ce ne sarà bisogno mai, sta bene, ma se ce n'è bisogno, perchè non mi volete mettere questo binario al di qua, invece di metterlo sulla linea del Tevere? Ma vi è anche di più: perchè con queste linee voi avrete risparmiato il tronco da Viterbo-Vetralla che dovrete fare nella costruzione dell'altra linea posta in questo progetto Viterbo-Vetralla Corneto-Civitavecchia. Quando mi saranno date queste risposte, io certo avrò l'animo più tranquillo: ma fino a che queste risposte non mi siano date, io vi confesso sinceramente che ho l'animo profondamente addolorato, essendo il mio collegio, che credo il più esteso dell'Italia perchè comincia da Montalto ed approssimandosi a Roma ha il suo termine sul corso del Tevere a Carbognano e Fabrica, ho l'animo, dissi, profondamente addolorato vedendo i suoi interessi tanto ingiustamente offesi.

Io vi confesso che avrò l'animo meno addolorato quando si dimostri che mi si nega quel che domando perchè porta un aggravio troppo forte al progetto di legge; quando mi si dirà che la questione militare è tutta cambiata di aspetto, e che non ha più luogo il pericolo di cui si parlò nel 1871, e nel progetto di legge che portava la costruzione di 12 strade. Delle quali 12 undici furono fatte, e la sola che resta a farsi è quella di cui parlo. Quanto alla Faenza-Pontassieve ricordo bene che voi negaste con dispiacere il voto a favore di quell'illustre città di Firenze spinti solo dall'idea della difesa dello Stato.

Ma, o signori, delle linee proposte in quel progetto di legge, non solo la Faenza-Pontassieve fu fatta, ma tutte le altre dieci. Com'è che questa sola deve restare abbandonata? Dovrei dire in questo caso come quel prete che faceva il sonetto a Pio VII pei suoi dodici scudi di pensione che gli avevano diminuiti, il quale diceva che dodici erano gli apostoli, dodici le ore del giorno, tutto era dodici al

mondo come i suoi dodici scudi e nessuno aveva osato di alterare quel dodici: Solo al dodici mio si fa così? (*ilarità*) Eh! sì, o signori, solo alla dodicesima di quelle viene serbata la triste sorte dell'abbandono, ed è lasciata nel limbo, anzichè porla almeno in terza categoria facendo anche dell'economia.

Verrà il tempo in cui avrete a pentirvi di quel mostruoso tronco di Orte-Viterbo, tronco che non potrà mai essere fatto così solo com'è, perchè la sola Viterbo con Bagnaja non potrà pagare da solo quella parte di spesa, che la Commissione impone ai comuni. Imperocchè è bene che si rifletta che Viterbo rimane nella parte settentrionale del gran Cimino. Alla parte meridionale poi sono tutti questi paesi, di cui vi ho parlato, e che per recarsi a Viterbo devono attraversare quella che si chiama la montagna di Viterbo, e che dista da loro non meno di 20, 30 e 40 chilometri, e gli conviene meglio recarsi a Roma coi carri che andare a Viterbo, e poi per Orte venire a Roma. Dimodochè questi non essendo direttamente interessati il terzo sarebbe tutto a carico di Viterbo.

Quando al contrario la strada traverserà nel cuore della provincia, anzichè essere un solo a pagare, saranno cinquantasei e più comuni senza comprendere Roma.

Pongo fine al mio dire. Io, o signori, non rappresento verun gruppo; diceva ieri l'altro l'onorevole Mariotti che non vi è il gruppo marchigiano. Ebbene, io devo dire che non vi è neppure il gruppo della provincia romana.

Sebbene, così dicendo, non esprimerei bene la mia idea, imperocchè vi è pur troppo il gruppo della provincia romana, quello, o signori, siete tutti voi, perchè tutti voi dovete accorrere quando si parla di Roma e della sua provincia, che è patria e provincia vostra, e voi siete che dovete difenderne gli interessi, ed è a voi tutti che io mi rivolgo per difendere il mio progetto avversato dal Governo e dalla Commissione. Quanto a me era mio dovere di rappresentarvi le condizioni di questa elettissima ed estesissima parte della provincia di Roma, ed esporvene i desiderii, i bisogni. Starà alla saggezza ed alla giustizia vostra il rimediarvi. Ad ogni modo le cose da me così brevemente e di volo esposte saranno sempre una protesta dei miei rappresentati, perchè la responsabilità della immensa iattura che ad essi ne verrebbe quando le loro modeste domande fossero respinte ricada sopra chi deve ricadere.

Ma permettete che da ultimo vi faccia una dichiarazione dell'animo mio. Io spero, anzi ho certezza, che in tutta questa rete ferroviaria non vi sia

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

che questa di maglia sbagliata, ed a ciò mi affida la solerzia, la scienza, il patriottismo di tanti egregi uomini, i quali sia come facenti parte del Governo, che della Commissione, vi presero parte; che, se per avventura di queste maglie sbagliate ve ne fossero parecchie, il che, come dissi, io non voglio supporre, io vi assicuro che i più buoni pesci vi fuggirebbero per le maglie rotte.

PRESIDENTE. Ora spetta di parlare all'onorevole Arbib, il quale ha presentato un emendamento con cui propone che al n° 18 dell'articolo 5 si dica: *Viterbo-Bassano o Attigliano*.

ARBIB. L'emendamento da me proposto ha principalmente lo scopo di ottenere una notevole economia nella costruzione della linea da Viterbo ad un punto qualunque della rete senese.

Vi propongo, signori, di sostituire la linea Viterbo-Attigliano alla linea Viterbo-Bassano, perchè, giusta un progetto di legge di cui fu data notizia alla Commissione, e che è stato preso in attenta considerazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la linea Viterbo-Attigliano verrebbe a costare un milione e mezzo meno della Viterbo-Bassano. Ritengo fermamente che dal momento che propongo alla Camera di fare un'economia, tanto il Ministero quanto la Commissione avranno la cortesia d'accettare volentieri il mio emendamento e di considerarlo come un vantaggio per la più sollecita costruzione di questa ferrovia. Debbo pur dichiarare che se da una parte propongo ben volentieri quest'economia, dall'altra sento il dovere ed il bisogno di associarmi all'emendamento proposto dall'onorevole Venturi e di chiedere io pure che la linea Viterbo-Roma sia passata dalla quarta alla terza categoria. Signori, è utile che qui ci spieghiamo tutti chiaramente. Quando avete deliberato che il concorso delle provincie e dei comuni fosse un concorso spontaneo e non un concorso obbligatorio, io, rispettando le vostre deliberazioni, ho dovuto studiare ed esaminare in qual modo sarebbe stato più facile ottenere questo concorso dei comuni e della provincia, in proporzioni adeguate al vantaggio che il maggior numero di essi e la provincia di Roma nel tutto insieme, risentirebbero dalla costruzione della ferrovia.

Mi sono pertanto persuaso, e credo che tutti facilmente se ne persuaderanno, essere poco meno che indispensabile, aggiungere alla Viterbo-Attigliano, nella terza categoria, la Viterbo-Roma. Così veramente si farà cosa per la quale gli interessi dell'intera provincia saranno tutelati, e tutti i comuni pronti a concorrere col massimo della loro forza, nella spesa.

Io capisco bene, o signori, la ripugnanza di mol-

tissimi nell'approvare anche questo passaggio dalla terza alla quarta categoria; ma mi permetto di osservare che questo disegno di legge è stato ripetutamente e tenacemente definito dall'onorevole presidente del Consiglio, il *piano regolatore* delle ferrovie da costruirsi. Ciò posto, mi consenta la Camera di dire, che quando si tratta d'un piano regolatore, quando non si tratta di decretare domani la costruzione immediata di alcune date linee, nè di scrivere subito in bilancio le somme necessarie per costruirle, si debbono in questo piano regolatore, tracciare le linee in modo da soddisfare gli interessi legittimi delle popolazioni, e da rendere possibile, sia pure in tempo meno prossimo, l'esecuzione delle linee che si vogliono costruire.

Se si trattasse di stanziare subito la somma occorrente per tutta la linea, io stesso, preoccupandomi delle ragioni addotte più volte in questa discussione dal presidente del Consiglio, esiterei; ma, ripeto, trattandosi d'un piano regolatore, il Ministero e la Commissione parlamentare, soprattutto dopo le considerazioni svolte dall'onorevole Venturi, debbono indubbiamente riconoscere che la linea Viterbo-Roma è di tanta importanza, servirebbe a tali interessi, gioverebbe a tali servizi pubblici, da meritare quanto altra mai d'essere iscritta in terza categoria.

Io non intendo d'annoiare la Camera ripetendo cose già dette e ritornando anche una volta sopra l'importanza militare di questa linea; domando però il permesso di ricordare un fatto di cui io stesso fui testimone e che mi fece una grande impressione.

Quando nel 1870 le truppe italiane vennero a Roma, sebbene si trattasse di un piccolissimo corpo di spedizione, sebbene non tutto questo corpo fosse incamminato sulla stessa via, ci fu un momento nel quale alla stazione di Orte, tale era l'ingombro dei vagoni, che non era più possibile il muoversi, non era più possibile provvedere ai servizi d'approvvigionamento e di mobilitazione. Io ricordo molto bene d'aver udito in quella congiuntura le più vive lagnanze per parte degli ufficiali di stato maggiore a cui era commessa la direzione del movimento ferroviario.

Se ciò avvenne per un piccolo corpo d'esercito, quasi direi per un distaccamento, pensate, o signori, che cosa avverrebbe quando doveste mobilitare tutto l'esercito, e quando, a seconda delle diverse fasi della guerra, doveste trasportare in tutta fretta considerevoli masse di uomini, armi, munizioni, viveri e cavalli da Roma nell'Italia centrale e settentrionale!

Io non ho da aggiungere che una sola considera-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

zione sulla quale mi permetto di richiamare per un istante l'attenzione dell'onorevole presidente del Consiglio e della Commissione parlamentare. Sta dinanzi alla Camera un progetto di legge per completare i lavori destinati a provvedere la città di Roma di quegli edifici che si reputano necessari alla conveniente sede della capitale del regno. Io sarò il primo a dare il mio voto a quel progetto di legge, e già sono tra i primi ad applaudire il presidente del Consiglio che l'ha presentato.

Ma mi permetto di osservare che sarà certamente utilissimo il palazzo delle Belle Arti, utilissimo il palazzo delle Scienze, utilissimo il policlinico; ma che, se volete davvero modificare durevolmente ed utilmente le condizioni di questa illustre metropoli, se volete dare a Roma una vita robusta, una vita gagliarda, una vita di floridezza reale non avete che un mezzo: dovete aiutare lo sviluppo delle forze economiche in tutti i paesi che circondano Roma, dovete moltiplicare le comunicazioni fra quelli e questa, sicchè si stabilisca fra l'una e gli altri una continua e vigorosa corrente di idee e di lavoro, uno scambio continuo di prodotti. Finchè resterete qua dentro isolati, finchè non vi preoccuperete soprattutto dei paesi che circondano quest'immensa città, e non cercherete di dar vita ad essi, sicchè essi possano alla loro volta svolgere tutte le loro forze e moltiplicare tutte le loro energie, voi avrete fatto anche per Roma opera meno vantaggiosa. Fate in modo che le città e i paesi qui dattorno fioriscano, e Roma diverrà fiorente a sua volta, e sarà ogni dì più la degna sede del Re, del Governo, del Parlamento. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Zeppa propone un sott'emendamento all'emendamento dell'onorevole Arbib; propone cioè che invece di dire Viterbo-Bassano, o Viterbo-Attigliano, si dica addirittura Viterbo-Attigliano.

L'onorevole Zeppa ha facoltà di parlare.

ZEPPA. Dirò due sole parole alla Camera. La necessità di accettare quest'emendamento è evidente, dopo che l'onorevole Arbib e l'onorevole Venturi hanno dimostrato i vantaggi commerciali ed economici, che si avrebbero colla congiunzione ad Attigliano, e dopo che è certo che con questa si risparmierebbe un milione e mezzo in confronto dell'altra a Bassano.

Quando io proponevo la linea Viterbo-Bassano, non era ancora giunto il nuovo progetto con modificazione alla spesa. Questo progetto è parso buono al Consiglio superiore ed alla Commissione, e quindi hanno creduto di doverlo accettare. Tanto più che il concorso della provincia e del comune di Viterbo è assicurato, e che potrebbe quel progetto essere

poi anche utile per la prolungazione della linea da Roma e verrebbe in questo modo a formare tutta una linea con questo piccolo tronco che si vorrebbe costruire. Per conseguenza io vorrei pregare la Camera di togliere l'alternativa proposta dall'onorevole Arbib ed approvare addirittura la linea Viterbo-Attigliano; perchè così si fa un risparmio, non solo senza danneggiare nessuno, ma con vantaggio di tutti.

PRESIDENTE. Onorevole Venturi...

VENTURI. Io volevo fare una semplice dichiarazione. Dalle parole che io ho avuto l'onore di dire alla Camera comprenderà che io sono in perfetto accordo coll'emendamento dell'onorevole Arbib e dell'onorevole Zeppa; ossia, il progetto mio totale è precisamente Roma-Viterbo-Attigliano. Volevo dichiarare questo solo.

PRESIDENTE. L'onorevole Venturi vuole due linee: una da Viterbo ad Attigliano, l'altra da Viterbo a Roma. (*Si ride*)

VENTURI. No: ne vorrei una sola, ma efficace e non una che sarà inutile.

PRESIDENTE. Io pongo nettamente la questione.

Ora ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Lo scopo di questa linea è di congiungere Viterbo colla capitale; per cui, essendo già in esercizio la linea Roma-Orte-Chiasi, è naturale che a questa venga ad innestarsi il tronco di Viterbo. Questo punto d'innesto sarà Borghetto, Bassano o Attigliano? Nel tempo in cui la Commissione faceva il suo lavoro, essa aveva innanzi a sè il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che esprimeva doversi preferire il congiungimento a Bassano anzichè a Borghetto. Ecco perchè la Commissione scelse Viterbo-Bassano. Posteriormente, il Ministero dei lavori pubblici fece conoscere alla Commissione un nuovo progetto Viterbo-Attigliano, che è preferibile ad ogni altro, perchè ci fa economizzare un milione e più sulla spesa di costruzione, come disse l'onorevole Zeppa. Questo progetto è più completo d'ogni altro; l'innesto ad Attigliano raggiunge lo scopo che ci proponiamo di congiungere Viterbo alla rete generale, quindi alla capitale, per cui la Commissione, presceglie ora Viterbo-Attigliano, invece di Viterbo-Bassano. Restano così esauriti l'emendamento e il sott'emendamento svolti dagli onorevoli Arbib e Zeppa.

D'altra parte l'onorevole Venturi insieme agli stessi colleghi Arbib e Zeppa, chiedono la intera linea Roma-Viterbo, ed appoggiano la loro domanda a diverse ragioni, tra le quali a quella dell'economia che lo Stato fa, collo scegliere Viterbo-Attigliano in luogo di Viterbo-Bassano.

Ma comprenderà l'onorevole Venturi che, avendo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

la Commissione fatta tale scelta, la economia esiste sempre, anche senza iscrivere la Viterbo-Roma. La Commissione non disconosce che Roma deve essere congiunta a Viterbo; e perciò iscrive in terza categoria la Viterbo-Attigliano. La linea diretta Viterbo-Roma rientra nella categoria delle linee puramente locali, per cui la Commissione non può fare altro che raccomandarla al Governo, perchè la tenga presente quando dovrà fare la classificazione delle linee di quarta categoria. Le considerazioni svolte dall'onorevole Venturi, giustificano pienamente questa raccomandazione che io faccio, secondando in ciò anche il voto espresso dall'onorevole collega Baccelli, il quale pure si è interessato presso la Commissione, per sostenere questa linea.

Rispondo adunque a tutti i deputati romani che non è già che la Commissione non abbia riconosciuta l'importanza della linea diretta Roma-Viterbo, ma che essa è però di interesse puramente locale, e come tale è rimandata all'ultima categoria.

BACCELLI. Giacchè l'onorevole relatore e l'onorevole Venturi mi hanno onorato col nominarmi, io dovrei in questa questione dire brevemente l'avviso mio, ed unire la mia alle altre calde raccomandazioni. Ma veggio chiaro che se il presidente del Consiglio e la Commissione respingono questa linea dalla terza categoria, la cosa non si spunterà. Questo è il fato, e contro il fato non si lotta. Diffatti è ben difficile in questo quarto d'ora persuadere la Camera della bontà degli argomenti che gli oratori hanno presentato. Ma se questa linea dovrà essere assolutamente confinata nella quarta categoria, allora io faccio viva preghiera perchè ci sia messa determinatamente, e poi perchè sia una di quelle che debbono avere la precedenza su tutte le congeneri. Infatti le ragioni sono immense, ed io per non annoiare la Camera non starò qui a ripeterle; solamente mi dispiace che l'onorevole mio amico Grimaldi abbia proprio segnalato questa, come linea d'interesse locale. Qui io non saprei proprio accomodarmi con lui, e sarebbe davvero facilissima la dimostrazione, se i miei colleghi del Parlamento non fossero stanchi, e non avessero appetito, per mettere questa linea in riga con quelle che sono di ordine generale, perchè ad essa si rannodano interessi di ogni natura. Ma è inutile, ripeto, parlarne; ed io mi rassegno al fato, a meno che non volesse migliorarne la condizione la Camera colla sua alta saggezza.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io sarò brevissimo; ma debbo rispondere ad alcuni appunti che costituiscono quasi un fatto personale e che risultano dal discorso dell'onorevole Venturi. L'onorevole Venturi ha citato una relazione fatta alcuni anni or

sono da me esaminando la nostra rete di ferrovie ne' suoi rapporti colla difesa dello Stato; ha citato le mie parole; e ha detto: sono forse cambiati i criteri da quell'epoca in oggi? I criteri militari che servirono allora, certi giudizi che riguardano le linee che vengono a Roma sono forse oggi cambiati? No, onorevole Venturi, quei criteri non sono cambiati; io sostengo sempre che il secondo binario della linea Roma-Orte è una necessità, ma ho sostenuto anche allora che era una necessità la linea Firenze-Imola, o la linea Firenze-Faenza; ora come non si è considerata quella prima necessità, così non si è fatto luogo alla seconda. I criteri sono sempre gli stessi, ma le condizioni finanziarie del paese hanno finora impedito di farvi ragione.

L'onorevole Venturi parlando di questo secondo binario, ha fatto un ragionamento che ha un certo valore, e che è stato fatto con molta sagacia; egli ha detto: pigliate questo binario che dovrete mettere sulla linea Orte-Roma, e mettetelo invece sulla linea Roma-Viterbo; ecco una parte della spesa risparmiata.

Onorevole Venturi, io comprenderei questo ragionamento se la spesa del secondo binario sul tronco Orte-Roma potesse essere risparmiata. Ma questo secondo binario è una necessità, anche dopo costrutta la linea Viterbo-Roma, perchè, l'onorevole Venturi non lo ignora, ad Orte si congiungono diverse strade ferrate, cioè le linee attuali di Foligno, di Ancona e di Siena, e la linea Aquilana che fu già votata, quindi vi sono tre grandi correnti che si riuniscono ad Orte, per le quali assolutamente è necessario un secondo binario, se vogliamo dare al nostro sistema ferroviario la potenzialità necessaria.

Vengo alla conclusione, per esser breve; e dico che io sono dolente di non poter consentire a classificare questa linea in terza categoria, la ragione è inutile dirla, l'ha già indicata l'onorevole relatore. Io riconosco l'importanza di questa linea e per la bonificazione dell'Agro romano, e per le comunicazioni colla capitale, ed anche per gl'interessi generali, e ancora le riconosco un'importanza militare, più o meno grande; ma se questa linea merita senza dubbio dei riguardi, conviene pure aver riguardo alla strettezza finanziaria che accompagna il disegno di legge: se noi vogliamo far ragione alla domanda di questa linea dobbiamo anche consentire ad altre che sono nella medesima condizione. E d'altra parte a che si riduce il sacrificio? Si riduce ad un sacrificio pecuniario un po' maggiore da parte dei corpi morali interessati.

Invero, mentre per mia parte non posso assolutamente acconsentire a che questa linea sia classificata in terza categoria, perchè le basi finanziarie

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

del disegno di legge ne sarebbero troppo profondamente scompigliate, non ho difficoltà di acconsentire che questa linea passi nominativamente nella quarta categoria, e che la sua costruzione sia così assicurata con un sacrificio alquanto maggiore, ma non soverchio per parte dei corpi morali interessati. Si riuscirebbe così in pratica allo stesso risultato, ad ottenere insomma lo stesso beneficio a cui aspirano coloro che domandano la classificazione in terza categoria.

Rimane un'ultima questione, quella della precedenza. Riconosco io pure che una linea la quale viene alla capitale, ha certamente carattere di principale importanza, e dovrebbe stare sopra le altre; tutte le diramazioni di ferrovie che circondano, a guisa di raggi che partono da un centro luminoso, fa capitale del regno, meritano una precedenza sulle altre. Ma su questa questione di precedenza riserbiamoci, o signori, di pronunciarsi definitivamente, quando avremo vedute tutte le linee che debbono prendere posto in 4ª categoria. E qui osservo agli onorevoli preopinanti, che nella 4ª categoria ci sono due classi di linee, ci sono delle linee che possono essere classificate nella quarta o quinta categoria, ma che non hanno nessuna certezza di poter trovare posto in questo piano regolatore; mentre ben diversa è la condizione di quelle che, come fu già scritto nell'articolo 10, il Governo assunse l'impegno d'indicare nominativamente, e che hanno la certezza di essere eseguite, e forse di essere eseguite più presto delle altre. Le somme si ripartiscono secondo le categorie, ma, tutto ben considerato, si può ben dire che in 4ª categoria vi sono delle linee che stanno meglio di quelle collocate in 3ª, se è vero che un grande interesse ne consiglia la più pronta esecuzione.

Dopo queste dichiarazioni, io spero che gli onorevoli proponenti vorranno acconsentire alla preghiera del Governo, di ritirare le loro proposte per la classificazione di queste linee, proposte che non sono accettate nè dal Governo, nè dalla Commissione.

Riguardo alla linea di Attigliano, mi unisco alle osservazioni dell'onorevole relatore, e non ho difficoltà di acconsentire alla proposta variazione, anche in nome dell'onorevole mio collega dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Sento il bisogno di dire alla Camera perchè la Commissione sostiene come linea di interesse locale la Viterbo-Roma.

Lo scopo principale che noi ci proponiamo si è

quello di congiungere per ferrovia Viterbo, capoluogo di circondario, al rispettivo capoluogo di provincia che è Roma. A ciò la Commissione ha provveduto coll'iscrizione del tronco Viterbo-Attigliano in terza categoria. Quanto poi alla linea diretta Roma-Viterbo, è evidente che si tratta di un perfezionamento della congiunzione ferroviaria di Viterbo a Roma, e d'una linea d'interesse locale ragguardevolissimo, tanto per l'importanza dei luoghi attraversati, quanto perchè vi è direttamente interessata la capitale del regno. È per questo che io, in nome della Commissione, ho raccomandato al Governo, di tenerla presente quando dovrà fare l'elenco delle linee di quarta categoria e di stabilirne possibilmente la precedenza sulle altre linee della stessa categoria quando si tratterà della costruzione.

Credo che le mie dichiarazioni, che sono conformi del resto a quelle del Governo, possano far ritirare l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Onorevole Venturi, mantiene il suo emendamento aggiuntivo, o lo ritira?

VENTURI. Io dovrei mantenerlo, considerando la giustizia dalla quale è circondato; mi duole che l'onorevole presidente del Consiglio non mi abbia dato quelle categoriche risposte dirette ad indebolire l'argomento dei vantaggi finanziari e strategici che io presentava con questa linea al Governo. Mi duole di non avere inteso nulla dalla sua bocca atto a togliere dall'animo mio quel sentimento di giustizia dal quale io veggio circondata la mia domanda; mi dispiace vedere che l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri non voglia in questo caso uniformarsi a quel principio che dice: *Quod mihi prodest et tibi non nocet faciendum est*, avendo io dimostrato colla potenza delle cifre che anche indipendentemente dal secondo binario da farsi sulla linea Orte-Roma, vi è nel mio progetto un'economia per lo Stato, e conseguentemente per la provincia, di 790 mila lire.

Siccome però mi si fa sentire essere impossibile di ottenere di meglio dal Governo e dalla Commissione che una dichiarazione certa e positiva che questa linea, pur rimanendo in 4ª categoria, vi sarà posta fra le prime, dal che ne nascerà che sarà fatta molto più sollecitamente di quello fosse posta in 3ª categoria, io prendo atto delle dichiarazioni esplicite dell'onorevole presidente del Consiglio e della Commissione che questa linea Viterbo-Roma-Attigliano sarà considerata come quelle che debbono formare parte fra le prime della 4ª categoria e prendendo anche atto che in questo modo si farà più sollecitamente la strada, spero che nella mag-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

giore sollecitudine guadagneremo ciò che spenderemo in più e ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Arbib?

ARBIB. Io desidero di dire due parole.

PRESIDENTE. Ella ritira il suo emendamento?

ARBIB. No, permetta onorevole presidente, sono due parole e mi preme di dirle.

Desidero che si prenda nota di questo semplice fatto che noi, presentando l'emendamento Viterbo-Attigliano, procuriamo una economia di un milione e mezzo, tutt'altro che spregievole, massime quando tutti, o quasi, hanno proposto maggiori spese.

Di questo fatto si deve tener conto, e giacchè è impossibile ottenere di più, e la linea Viterbo-Roma deve restare in quarta categoria, il risparmio da noi proposto, dal Ministero e dalla Commissione accettato, deve essere un titolo di più, perchè quella linea abbia davvero una effettiva e reale precedenza.

Sentiva il bisogno di dire questo e di rammentarlo alla Camera ed al Ministero.

PRESIDENTE. L'aveva già detto prima.

ARBIB. Perdoni, non lo aveva detto. Ad ogni modo è stato utile il rammentarlo.

PRESIDENTE. Dunque ella ritira il suo emendamento?

ARBIB. No.

PRESIDENTE. Lo ritira associandosi all'altro...

ARBIB. Sì.

PRESIDENTE. Dunque ritira il suo che portava la pregiudiziale, e si unisce a quello dell'onorevole Zeppa per la linea definitiva Viterbo-Attigliano, come propone la Commissione.

Essendo adunque tutti d'accordo, porrò ai voti detta linea così come è proposta dalla Commissione e dagli onorevoli proponenti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Ora viene la linea dalla stazione di Frascati alla città.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Poi viene la linea Salerno-Sanseverino.

Nessuno chiedendo di parlare, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Poi viene la linea Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura a Gioia.

È iscritto per parlare su questa linea l'onorevole Correale.

(Non c'è.)

Perde la sua volta di parlare.

Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo la detta linea ai voti.

(È approvata.)

Viene poi Fiumana d'Atella alla linea Eboli-Potenza.

Non essendovi oratori iscritti, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Poi viene la linea Zollino-Gallipoli e dalla stazione di Gallipoli al porto.

MAZZARELLA. Oh! finalmente ci siamo arrivati! (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Primo iscritto è l'onorevole Mazzarella. Ha facoltà di parlare.

MAZZARELLA. Per non perdere tempo e per arrivare un'ora prima a quella stazione, rinuncio a parlare. (*Ilarità — Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. A questa linea vien proposto dall'onorevole Minervini un emendamento che è del tenore seguente:

« Propongo che la linea Zollino-Gallipoli abbia principio da Corigliano d'Otranto-Gallipoli. Unisco all'uopo una deliberazione del Consiglio comunale di Corigliano d'Otranto, perchè sia tenuta presente dall'onorevole Commissione e dal Ministero.

« In ogni caso raccomando che di questa proposta sia tenuto conto, quando saranno fatti accurati studi e il progetto analogo. »

L'onorevole Minervini ha facoltà di svolgerlo.

Voci. Vi rinunci! (*Rumori*)

MINERVINI. Volentieri rinuncierei a parlare; ma trattasi d'interessi dei miei elettori ed io debbo tutelarli.

A sostegno del mio emendamento non faccio che riepilogare le valide ragioni, che militano in favore del distacco da Corigliano, invece che da Zollino, del nuovo tronco ferroviario per Gallipoli.

Nel progetto Zollino-Gallipoli non si tiene conto dei molti e gravissimi inconvenienti, che presenta la prescelta stazione di Zollino, volendola ritenere come punto indispensabile di partenza per la richiesta biforcazione ferroviaria; mentre a Corigliano esiste un altro punto da preferirsi a quello, poichè offre tutta la opportunità desiderabile.

La stazione di Zollino, piccolo comune di 700 abitanti agricoli, trovasi distante meno di 5 chilometri da Corigliano, e meno di due da Sternatia.

Fra il comune di Galatina e la stazione di Zollino giganteggia una ramificazione degli Appennini bastantemente elevata e vasta; per la quale, oltre di una troppo dispendiosa costruzione, risulta assolutamente inevitabile una forte salita e discesa per la ferrovia. Questa ramificazione degli Appennini nel costeggiare l'attuale ferrovia fino a Maglie, da Zollino s'incammina direttamente per l'abitato di Corigliano, conservando sempre la medesima sua altezza; e quindi talmente si abbassa, che da questa fermata ferroviaria di Corigliano fino a Galatina

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

francamente può dirsi esistere un vero e perfetto piano orizzontale, e come appositamente preparato dalla provvidenziale natura per l'attuazione di questa seconda linea ferroviaria. Questa linea così può assai più facilmente costruirsi, invece che da Zollino, da Corigliano per Galatina, Galatone, Nardò, Alezio e Gallipoli.

Galatina trovasi distante dalla stazione di Zollino, quanto appunto trovasi distante, forse anche meno, dalla fermata ferroviaria di Corigliano: fermata, la quale, benchè sprovvista fin ora di comodità, per la sua comprovata importanza commerciale, dopo vari miglioramenti successivamente fattivisi dalla società delle ferrovie meridionali, e con lavori in corso di esecuzione, da semplice casotto ferroviario finalmente si sta convertendo in una vera e propria stazione.

Al contrario della stazione di Zollino, la stazione di Corigliano comodamente trovasi a pochi metri dall'abitato, e nel centro di molti limitrofi comuni; nonchè in un punto equidistante da Lecce, da Otranto e da Gallipoli. Onde, con l'attuazione della indicata nuova linea ferroviaria, risulterà che i due mari di ponente e di levante si troveranno congiunti con ferrovia quasi in linea retta, o con eguale angolo ottuso entrambi con Lecce e Brindisi. Che se il prolungamento, proposto dall'onorevole Romano, da Maglie al porto di Leuca si compisse, in questa estrema provincia delle Puglie si avrebbe una figura di croce ferroviaria utilissima tanto per riguardo al commercio, quanto per riguardo ai possibili militari bisogni.

Finalmente è da riflettersi che quantunque da questa stazione di Corigliano fino a Galatina non si presenti altro inconveniente per una ferrovia, fuorchè una sola lieve curva, discostantesi dalla linea retta non più di 100 metri, nondimeno una tanto facile ramificazione ferroviaria si è ritenuta, e si ritiene da taluni, come difficile, anzi inattuabile! Quindi sarebbe da supporre che con gli studi fatti sia stata tracciata una linea non già nel nord, ma nel sud di Corigliano, ove la descritta montuosa ramificazione gradatamente va recuperando la sua altezza, che aveva perduta all'avvicinarsi in questo comune. È da ritenersi perciò che la congiunzione della ferrovia a Corigliano, e il suo tracciato lungo la depressione del terreno, sopra indicata, sarebbe non solo la più vantaggiosa, ma anche la più economica.

PRESIDENTE. L'onorevole Commissione può dire il suo parere su questa linea.

GRIMALDI, relatore. La Commissione ha collocato in questa categoria la linea Zollino-Gallipoli tal quale figura nelle leggi precedenti, per effetto delle

quali essa avrebbe dovuto essere già in esercizio, e non più una semplice aspirazione dell'egregio collega Mazzarella. Si domanda adesso di mutarne il punto di distacco dalla linea litorale Foggia-Otranto. Ma se finora tutte le leggi precedenti che si sono occupate di questa linea, hanno sempre considerata la Zollino-Gallipoli, non vi può essere ora ragione di surrogare a questo andamento un altro. Soltanto nel fare gli studi definitivi, il tracciato potrà essere modificato. Per questo non occorre alcun ordine del giorno, e molto meno questo emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, ritira il suo emendamento?

MINERVINI. Io prendo atto di queste dichiarazioni, le quali sono consone allo spirito del mio emendamento. Ritengo quindi inutile di metterlo a partito.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti: « Zollino-Gallipoli e dalla stazione di Gallipoli al porto. »

(È approvata.)

Ultima linea della tabella C, Valsavoja-Caltagirone. Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Ora verremo alle domande di aggiunta alla tabella C. Il primo iscritto è l'onorevole De Dominicis. Ha facoltà di parlare.

DE DOMINICIS. Onorevoli colleghi, ieri il Ministero e la Commissione fecero alla Camera una dichiarazione che produsse sull'animo mio una penosa impressione.

Essi dichiararono che ormai non era più possibile accordare migliorie alle linee che rimanevano a discutersi. Abbiamo fatto molto, ci dissero, per le linee della prima e seconda categoria, e se si dà il passo ad altre linee, che tuttora rimangono a discutere, la base finanziaria della legge verrà assolutamente a mancare.

Signori, non vi par questa una giustizia, che io mi limito a chiamare un po' troppo sommaria? In un piano regolatore, destinato a completare la gran rete ferroviaria del regno, dopo essersi fatta ragione a metà del progetto ed accolti i giusti reclami per trasportar linee alla prima o seconda categoria, a metà via si viene a dirci: cessate da ulteriori reclami per le linee ulteriori, perchè anche giusti non si potrebbero accogliere i vostri reclami. La base della legge ne sarebbe turbata. Questo ragionamento, o signori, è ribelle alla giustizia distributiva, onde io mi permetterò brevi considerazioni e tutte nell'interesse della legge, perchè se desidero che questo importante progetto ferroviario giunga al suo porto, desidero pure che vi giunga degno del Parlamento italiano.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

La Commissione ed il Ministero hanno fissato alcuni criteri, ai quali dissero volersi attenere nella classificazione delle linee. E primo fra tutti stabilirono il criterio che questa legge dovesse costituire il complemento della rete ferroviaria, e per ciò stesso che innanzi tutto si dovessero costruire ferrovie là dove tuttora vi mancassero, e solo dopo si dovessero abbreviare e migliorare quelle di già esistenti.

E determinarono pure altri criteri, che l'onorevole D'Amico chiamò la logica delle classificazioni. Ministero e Commissione dichiararono che nella prima categoria dovessero collocarsi quelle linee le quali avessero un carattere internazionale o nazionale di primo ordine. Nella seconda dissero di collocare quelle che avessero un interesse nazionale o interprovinciale. Nella terza quelle d'interesse provinciale. Nella quarta e nella quinta quelle d'interesse locale.

Ebbene, signori, nell'applicazione di questi criteri io mi permetto osservare che si fece strazio dei medesimi, ed a provarvelo prenderò per termine di comparazione una linea sola, quella che più conosco, perchè dovrebbe costruirsi nella mia provincia di Ascoli-Piceno, cioè a dire la linea adriatica Fermo-Amandola-Visso-Terni.

Questa linea sarebbe costruita in una plaga vastissima, che manca affatto di ferrovia. Di questa linea si avvantaggerebbero parecchie città e moltissime borgate, in una parola questa linea servirebbe a circa 900 mila abitanti, dei quali ora un terzo per raggiungere la ferrovia deve percorrere dai 40 ai 60 chilometri, gli altri due terzi dai 20 ai 40 chilometri. Inoltre la sfera di azione di questa ferrovia lungo la linea adriatica sarebbe di circa 80 chilometri, cioè da Osimo a San Benedetto. E ciò è cosa grave, o signori, che non permette si debba lasciare siffatta linea nell'ultima categoria, che giustamente fu chiamata la sepoltura delle linee dell'avvenire.

Ma, o signori, questa linea ha puranco spiccato il carattere d'interprovinciale. Essa è destinata a percorrere quasi ad uguali tratti tre provincie, la provincia di Ascoli Piceno, quella di Macerata e l'altra dell'Umbria. Ebbene, io vi domando, se questa linea ha il carattere spiccato di interprovinciale, perchè dovrebbe essere relegata all'ultima categoria, che con felice epigramma si disse la categoria delle linee dell'avvenire? La relazione dell'onorevole Morana così si esprimeva in ordine al criterio interprovinciale: « Venendo poscia all'esame delle altre linee, ammise che la caratteristica di interprovinciale o provinciale competesse a quelle, le quali, scendendo dalle valli, aumentano la vita ed il movi-

mento delle linee nazionali, e ne diventano tributarie. »

Ebbene, o signori, questa linea ha tutti i caratteri, di cui parla la relazione Morana, inquantochè essa è condotta per le due valli fertilissime del Tenna e della Nera, e si ricongiunge alla linea nazionale Terni-Roma, di cui per ciò stesso diverrebbe tributaria. E per di più sarebbe una linea che condurrebbe più brevemente a Roma, misurando soli chilometri 269, cioè meno chilometri 43 della Pescara-Rieti-Roma e meno chilometri 26 della linea Foligno-Roma; e, come ho detto, diverrebbe tributaria della linea nazionale appunto perchè partendo dalla linea adriatica si ricongiungerebbe a quella di Terni-Roma.

Tutti sappiamo, ed io più d'ogni altro, o signori, quanto animato sia stato sempre il commercio di quelle contrade con Roma capitale. Fin da tempo remoto tutti i prodotti agricoli e marittimi di quei luoghi industri e fertilissimi furono destinati al trasporto ed al consumo nella eterna città. Questa linea darebbe nuova vita, un impulso più vivo a questo traffico. E servirebbe inoltre a trasportare quelle legioni interminabili di coloni, che vengono in questo ricco deserto, che si chiama la campagna romana, dove ripeterò col poeta:

Traggono a mille qui come la dura
Fame ne li consiglia, i mietitori...
Ahi! ma non riedono tutti; e v'ha chi siede
Moribondo in un solco; e col supremo
Sguardo ricerca di un fedel parente
Che la mercè de la sua vita arrechi
A la tremula madre, e la parola
Del figliuol che non torna...

Perchè dunque questa linea dovrebbe rimanere nella categoria delle derisioni?

Ma questa linea ha pure un notevole interesse militare. L'onorevole Marselli, competentissimo in questa materia, osservava nel suo rimarchevole discorso che: « i militari i quali hanno l'onore d'appartenere a questa Camera, rispondono con un benigno sorriso, con facile arrendevolezza a tutte le raccomandazioni che loro vengono da voi, egregi colleghi. »

Ma io non posso contentarmi d'un benigno sorriso, nè di una facile arrendevolezza, poichè essi non mi condurrebbero allo scopo. Nè voglio, profano e senza autorità, farvi qui la dimostrazione dell'importanza militare che ha questa linea; lo farò invece colle parole della stessa relazione ministeriale e con quelle ancora più autorevoli dell'onorevole Marselli.

Signori, tutti abbiamo riconosciuto e riconosciamo l'importanza militare della linea Terni-Rieti-Aquila, che è quella spinale o vertebrale che costituisce la grande difesa dello Stato. Ebbene,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

la linea Fermo-Visso-Terni sarebbe una trasversale interna e tutta coperta che dall'Adriatico ci condurrebbe precisamente a questa grande linea militare, a ricongiungerci cioè alla linea Terni-Rieti-Aquila, alla conca aquilana ed alla valle ternana, « che è la sede, come disse l'onorevole Morana, della più importante fabbrica d'armi portatili nel regno. »

L'onorevole Marselli ci diceva nella tornata del 22 maggio :

« Noi abbiamo in prima categoria la linea Terni-Rieti-Aquila, questa linea congiunge in pari tempo la conca aquilana colla valle ternana, nostro ultimo ridotto difensivo, colla fabbrica d'armi dell'Italia centrale.

« Siate persuasi (aggiungeva l'onorevole Marselli) che se noi vogliamo assicurare la difesa dello Stato, la conservazione della nostra indipendenza, della nostra unità, bisogna esser sicuri di poter compiere la mobilitazione, l'adunata ed il rifornimento dello esercito per le linee interne, per linee coperte ed indipendenti. »

Ebbene, o signori, la nostra linea è precisamente una linea trasversale, coperta, interna, che da Ancona a Pescara ci metterebbe al coperto da un colpo di mano dalla parte del mare, e ricongiungendoci alla dorsale Terni-Aquila servirebbe mirabilmente a trasportare milizie, armi, viveri.

L'onorevole Baccarini nella sua dottissima relazione osservava : « Quantunque ben sei di questi valici appenninici solcano presentemente l'Italia, pure la forma allungata della penisola non può accontentarsene. »

E non ce ne siamo accontentati in quanto che qualche altro valico è già stato dalla Camera deliberato, e certo non a sufficienza « poichè parecchie, come disse l'onorevole Corvetto in una dotta monografia, sono le trasversali che mancano nell'Italia centrale e nella meridionale, » e questa linea appunto che vi proponiamo è un valico facile ed utilissimo. E esso a metà distanza tra la Falconara-Roma e la Pescara-Roma, cioè a dire fra la estensione di chilometri 150 soccorrerebbe in ogni caso a necessità di qualunque specie di trasporti immediati sia di truppe, sia di munizioni e di arnesi da guerra.

Un'ultima osservazione ed ho finito. L'altro ieri con animo tranquillo ed alla quasi unanimità abbiamo votato la linea Siracusa-Noto-Licata. La ragione principale, anzi unica, per cui questa linea passò in seconda categoria fu per dare una specie di riparazione, e fare atto di giusta benevolenza verso la nobile città di Noto, la quale fu già capoluogo di provincia, mentre ora non lo è più.

Permettetemi che richiami le parole incisive della relazione Morana. (*Rumori a sinistra*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DE DOMINICIS. Sì, permettetemi che richiami le parole della relazione che così si esprime: « Anche la Siracusa-Licata può invocare a suo favore un ordine del giorno della Camera del 1870, per chiedere un miglioramento di categoria. Ma quando ciò non bastasse, altri argomenti potrebbero trarsi per accordare il chiesto passaggio da una circostanza importante la quale consiglia questo miglioramento come un atto di giusta benevolenza verso la città di Noto. Se essa non potè conservare quel posto che era di giustizia dovuto all'antica capitale di quella provincia, pure meritava ogni considerazione e riguardo a causa dei danni patiti in conseguenza di uno stato di cose che non aveva provocato e che veniva per ragione di onesta riparazione a cessare. La nobile città di Noto non ebbe fin qui cosa alcuna in ricompensa di tali danni, e la Camera, ammettendo la nostra proposta, viene a votare un grande beneficio consigliato dai più savii criteri di giustizia e di oculata politica. »

E diceva bene, o signori, la vostra Commissione, e noi facemmo atto non solo di vera giustizia, ma di sana politica, trasportando quella linea dalla quarta alla seconda categoria, perchè così si diè una riparazione ad una nobile città che aveva perduto il capoluogo di provincia con danno gravissimo. Ma allora io domando, il Ministero e la Commissione hanno forse dimenticato che la linea adriatica Fermo-Amandola sarebbe precisamente destinata a riparare in parte i molti danni patiti da due illustri città, Fermo e Camerino, che un dì furono capoluoghi di provincia, ed ora più non lo sono con grandissima loro iattura?

Molti di voi ricordano le generose parole d'un egregio collega ed amico, il quale, appunto per gravi danni a cui sottostò la città di Fermo col perdere il capoluogo vi proponeva di riportarvelo togliendolo alla patriottica città di Ascoli Piceno. Io allora mi opposi e mi opporrei sempre all'ardita proposta parendomi il rimedio peggiore del male stesso. Ma come allora, così oggi, io riconosco i gravi danni che risentì e risente la città di Fermo, per avere perduto il capoluogo di provincia. Ed è per questo che invoco per questa simpatica città come per quella di Camerino quell'atto di giusta benevolenza, e di sana politica, che consigliò il trasporto dalla quarta alla seconda categoria della linea Siracusa-Noto-Licata. Nessuno d'altronde vorrà mai sostenere che questa linea abbia l'importanza notevole che pure ha la linea adriatica Fermo-Aman-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

dola-Visso-Terni. Perchè dunque non collocheremo questa linea almeno alla terza categoria?

Ma io non insisto di più e cedo la parola ad un illustre cittadino fermano, che vorrà, ne son certo, propugnare la riparazione ai danni patiti dalla città di Fermo. Parlo, signori, dell'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, il quale, nel suo viaggio di trionfo del 1876, onorò d'una visita quella nobile città. Egli vi dirà come tutti quei cittadini lamentassero in quella circostanza i gravi danni patiti dalla loro città per avere perduto il capoluogo di provincia. E vi dirà pure le promesse che fece. Io quindi mi aspetto che egli, strenuo propugnatore degli interessi di quella città, vi chiederà che vogliate almeno passare in terza categoria la linea adriatica Fermo-Amandola.

Come mai l'onorevole Depretis potrebbe ciò ricusare dopo il passaggio decretato della Siracusa-Noto-Licata alla seconda categoria, e per la ragione espressa nella relazione della Commissione? Forse si vorrà negarci questo passaggio perchè noi marchigiani, modesti sempre nel chiedere, domandiamo di passare non alla seconda, come fu della Siracusa-Licata, ma solo alla terza categoria? O forse ci negherete questo miglioramento di categoria perchè non una, ma due sono le città, che come Noto perdettero il capoluogo di provincia, Fermo e Camerino? O perchè la linea Licata costerà allo Stato più assai del doppio dell'adriatica Fermo-Amandola? O negherete a noi il miglioramento di questa linea perchè le due provincie di Ascoli e Macerata, che quella linea dovrà traversare, fin qui non ebbero dallo Stato un chilometro di ferrovia? Infine vorrete resistere alla nostra domanda perchè trattasi della regione marchigiana, che l'onorevole Grimaldi, vinto dalla verità delle cose, l'altro ieri a più riprese chiamò la regione derelitta? E sia, ma io non credo che nel regno d'Italia vi debbano essere regioni derelitte; credo invece che tutti dobbiamo con eguale misura partecipare ai benefizi dello Stato. Nè dico di più, nè faccio proposte. Aderisco invece alla proposta dell'onorevole Trevisani, il quale aggiungerà, ne sono certo, altre ragioni per ottenere da voi il passaggio alla terza categoria della importante linea adriatica Fermo-Amandola-Visso-Terni.

PRESIDENTE. L'onorevole De Dominicis Antonio, a proposito della discussione generale delle linee da iscriversi in questa tabella, ha svolto un emendamento che spettava a svolgersi all'onorevole Trevisani.

Ad ogni modo, per continuare questo argomento, ora sarà bene svolgere l'emendamento dell'onorevole Trevisani:

I sottoscritti propongono che la linea *Adriatico-Fermo-Amandola-Visso-Terni* venga aggiunta alla tabella C.

Trevisani Giuseppe, Serafini, Ballanti, Zucconi, Bartolucci-Godolini, Allievi, Carancini, Savini, Mariotti, Bonacci, Frenfanelli, Pericoli Pietro, Di Carpegna, Saladini, De Dominicis Antonio.

Domando se questo emendamento è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato l'onorevole Trevisani ha facoltà di svolgerlo.

TREVISANI. Io non farò un lungo discorso, nè lo farò per i miei elettori che non me l'hanno domandato, nè io gliel'ho promesso. Ho promesso di perorare in questa Camera la linea ferrata che essi richiedono. Non farò un lungo discorso per loro, onorevoli deputati, perchè la verità e la giustizia si fa largo negli animi loro senza architettati discorsi. Spiacemi che non sia presente l'onorevole mio amico Savini, il quale anch'egli avrebbe presa la parola se non fosse indisposto.

Signori, la legge che noi stiamo discutendo, e che potrebbe portare per epigrafe le parole del Vangelo: *Multi sunt vocati, pauci vero electi*, è una di quelle leggi la quale per molte e molte generazioni non si ripresenterà più al Parlamento. Quindi è dovere di noi che, stando a nostro riguardo le cose come sono, saremmo diseredati del beneficio che essa apporta, di difendere... (*Interruzione del presidente del Consiglio*) Se ella mi promette di passare alla 3ª categoria la linea che io propongo, non parlo più, e sono contentissimo. Qui noi dobbiamo difendere i nostri interessi, e chiedere oggi quello che poi non potremmo più avere domani.

La Commissione, nel suo progetto, istituendo riguardo alla viabilità ferroviaria del regno diverse categorie, ha messo in esse le diverse linee che, secondo il proprio concetto, le pareva dovessero appartenervi. Io mi terrò a questi criteri.

La Commissione ha ammesso che la caratteristica d'interprovinciale o provinciale appartenesse a quelle linee che discendendo dalle valli aumentano la vita e il movimento delle linee nazionali e si fanno ad esse tributarie, come ha ripetuto anche testè l'onorevole De Dominicis; ma diede ancora grande importanza a quelle che dalle valli e dalle foci dei fiumi risalgono per le valli stesse, s'internano ed attraversano i valichi appenninici, dei quali quali la Commissione stessa ha riconosciuto l'evidente scarsità. La linea adriatica Fermo-Amandola e Visso-Terni ha la prevalenza delle stesse ragioni per le quali la Commissione ha ammesso altre diverse linee in questa categoria, e quindi sarebbe dovuta entrare a piene vele nella seconda categoria

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

(tabella B); ma noi, più modesti, ci atteniamo alla domanda di metterla nella 3^a categoria (tabella C), e così anche noi potremo raccogliere una *mica* del grande e sontuoso banchetto preparatoci, il quale, per me, pare quasi già totalmente consumato da vorace appetito.

Questa linea serve di sfogo ad un milione e più di abitanti, abbraccia l'interesse di più provincie, passa per la valle del Tenna, feconda di prodotti naturali, fecondissima di prodotti agricoli, i quali, fino da remotissimi tempi storici hanno avuto sempre lo scambio nei mercati di Roma, le viscere delle sue montagne non attendono che la costruzione di questa linea per ridonarci le grandi ricchezze che in esse sono nascoste.

E giacchè tutti vi hanno parlato della importanza delle linee ferroviarie riguardo alla parte strategica, anch'io posso dirvi che la mia linea ha eminenti requisiti militari, requisiti riconosciuti da illustri generali, e da valenti strategici, i quali dichiararono che la valle del Tenna è la *sola* importante da Ancona al Vomano, sbocca nella valle Nerina, punto importantissimo oggi, come dice la Commissione stessa, che a Terni vi ha sede uno dei più grandi stabilimenti del regno, e la sua maggior brevità supera le altre linee da Ancona, Foligno, Roma, e da Ascoli, San Benedetto, Pescara, Roma di 45 chilometri; ed anche per la parte strategica lo stato maggiore austriaco, nell'ultima sua occupazione degli Stati ex-Pontifici, la segnalò come una delle più importanti strade strategiche militari di quello Stato, e ne avea indicata la sua costruzione al Governo stesso.

Questa linea, o signori, è da lungo tempo che si sarebbe dovuta presentare con un disegno di legge al Parlamento, ma noi, vedendo le non prospere finanze dello Stato, ci siamo sempre astenuti; però oggi quelle popolazioni la domandano ad alte grida, e tanto l'hanno creduta e la credono necessaria per i loro interessi, che già 33 comuni della provincia di Ascoli-Piceno si sono uniti in consorzio, e 29 della provincia di Macerata fecero altrettanto.

Signori, tanto più io insisto per avere il vostro voto favorevole, inquantochè voi darete così occasione opportuna al Governo di riparare ai tanti disastri, alle tante iatture che quelle popolazioni da 19 anni soffrono pazientemente in causa di un inconsulto decreto luogotenenziale del 22 dicembre 1869, contro del quale la città di Fermo e tutti i comuni dell'antica delegazione fermana ricorsero con una petizione al Parlamento, il quale trovò tanto gravi e giuste le ragioni in essa petizione esposte, che la rinviò al ministro dell'interno perchè provvedesse.

Ebbene, da quell'epoca in poi, si sono succeduti tanti ministri in quel dicastero, e nessuno ha avuto mai il coraggio di prendere quel solo, quell'unico provvedimento che era del caso. E qui mi cade in acconcio di avvertire l'onorevole ministro dell'interno che quelle popolazioni non si acqueteranno, se egli credesse mai di risolvere la gravissima questione, così incidentalmente in causa del presente disegno di legge, il quale fra tanti peccati ha quello gravissimo di non aver tenuto conto della viziosa circoscrizione amministrativa di alcune provincie e per conseguenza dell'anormale postura dei capoluoghi. Ora, pare a me di avere brevemente dimostrato e provato le ragioni per le quali questa linea deve effettuare il suo passaggio alla 3^a categoria, e sono persuaso che all'evidente dimostrazione da me data, cioè che i criteri stabiliti per la distribuzione delle ferrovie sia economiche, sia commerciali, sia militari ed interprovinciali, tutti concorrono a determinare il Governo e la Commissione ad appoggiare la nostra proposta e la Camera a validarla col suo suffragio.

Signori, noi non vi demandiamo che una giustizia, quella giustizia distributiva che tutti vogliamo per ognuno. Se altrimenti fosse, io crederei che noi stiamo discutendo una legge di privilegio, per la quale s'imporrebbe ad una grossa parte di contribuenti, che non potrebbe giammai godere del beneficio di lei, una tassa, la quale si sottrarrebbe ai principii razionali delle imposte, perchè vi mancherebbe il corrispettivo dalla parte del Governo, perchè costituirebbe un onere ingiusto, e quindi diventerebbe per gli altri un vero privilegio.

Signori, sono 4 legislature che io ho l'onore di appartenere alla Camera, e in questo lungo periodo di tempo, io ho portato molte volte all'urna il mio voto contro i privilegi, ma per essi *mai*.

Quindi io attendo da voi, senza più dilungarmi, il voto favorevole per la ferrovia adriatica Fermo-Amandola-Visso-Terni.

PRESIDENTE. L'onorevole Zucconi ha facoltà di parlare.

ZUCCONI. Io mi permetterò di dire pochissime parole su questa linea, nella speranza che il Governo e la onorevole Commissione vogliano prendere in qualche considerazione le ragioni già svolte dagli onorevoli miei amici Trevisani e De Dominicis Antonio. Essi hanno fatto conoscere alla Camera come sarebbe un vero atto di giustizia che si mettesse ad una categoria più alta, togliendola dalla quinta, questa linea che dall'Adriatico si estenderebbe per la Marca Fermana e poi traverserebbe i circondari di Macerata e di Camerino, fino a congiungersi con la linea Terni-Rieti.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

Io tratterò l'argomento sotto un altro aspetto, sotto quello dell'utilità che deriverebbe non già a quelle provincie, o signori, le quali hanno già trovato valenti difensori, ma alla capitale del regno se questa linea potesse essere costruita.

La Camera già ha preso in considerazione la linea che ricongiunge direttamente Roma con gli Abruzzi; e gli stessi motivi che campeggiano per la linea degli Abruzzi, per la linea di Solmona, militano per questa, che congiunge l'Adriatico a Roma.

Voi non dovete dimenticare, signori, che il più grande obbiettivo che questo progetto di nuove ferrovie deve avere, è quello di congiungere le provincie alla capitale. Se noi guardiamo tutti gli altri Stati, noi vediamo che intorno alla capitale si raggruppano reti fittissime di ferrovie; in cambio, se noi guardiamo la nostra carta ferroviaria ci accorgiamo di leggieri, che i gangli delle nostre ferrovie non si raggruppano intorno a Roma, bensì intorno alle altre ex-capitali dell'Italia divisa, vale a dire intorno a Milano, a Torino, a Venezia o intorno a città secondarie come Bologna ed Alessandria.

La congiunzione delle provincie, per le vie più brevi, con Roma, non si è potuta fare; perchè Roma ha tardato a diventare capitale del regno. Ora però che un gran progetto ci si è messo innanzi; io credo che non dovete perdere di mira questo supremo obbiettivo, cioè di riunire con la via più breve le provincie a Roma. Sarebbe assurdo che mentre voi avete congiunto i capoluoghi di provincia con le arterie principali, voi non miraste a congiungere più direttamente queste provincie con questa capitale.

Ora, signori, se tutte le altre regioni sono state congiunte con vie brevi alla capitale, quelle che più difettano di linee ferroviarie, quelle che debbono impiegare gran tempo per giungere a Roma, sono le Marche centrali.

Voi trovate che dalla linea di Falconara a quella Solmona-Roma corre un gran tratto, e questo gran tratto potrebbe esser opportunamente riempito, se si descrivesse una linea la quale partendo da un punto centrale di queste due, come sarebbe precisamente Porto San Giorgio si giungesse a Terni; linea non difficile perchè passa per vallate piane, linea che presenta una sola difficoltà, quella di una galleria per traversare l'Appennino.

Signori, il vantaggio che ne deriverebbe non sarebbe tanto di quelle provincie quanto della capitale.

Se voi volgete lo sguardo attorno alle altre capitali d'Italia, se volete anche agli altri grandi centri italiani, voi trovate che le loro campagne sono coperte di vigneti, di alberi fruttiferi, che la piccola

coltivazione, la coltivazione intensiva predomina. Roma al contrario ha intorno a sé una coltivazione estensiva della quale la Camera si è dovuta occupare trattando la legge per la bonifica dell'Agro romano, su cui quattro quinti del suolo sono lasciati a prato naturale. Roma perciò trae il modo di vivere non già dalle campagne circostanti ma dalle campagne lontane.

E se voi prendete le statistiche troverete che la maggior somma di viveri viene importata in Roma dalle nostre Marche e dagli Abruzzi. Quindi la necessità di riunire gli Abruzzi e le Marche più brevemente a Roma. Per gli Abruzzi si è provveduto con una linea in prima categoria. Alle Marche in verità non si è molto pensato. Ad esse (ad onta che la Commissione abbia riconosciuto che erano quasi sprovviste di ferrovie) si sono conceduti, e come per grande grazia, due moncherini per congiungere due capoluoghi di provincia alla rete principale.

Nessuna traversata dall'Adriatico a Roma si è pensato a costruire nelle Marche; eppure di questa traversata si era già altra volta parlato in questa Camera; eppure fino dal 1863 se ne era dimostrata la necessità. E se tempi meno avversi per le finanze italiane fossero corsi certamente questa traversata, che si chiamava allora la Chiento-Nerina, sarebbe stata costruita. Quando questa linea fosse resa possibile, signori, avreste ricongiunto la Marca centrale a Roma, dimanierachè i prodotti agricoli di quella provincia potrebbero giungere con un accorciamento grandissimo alla capitale, la quale vedrebbe come per incanto, per l'apertura delle due linee Solmona-Roma e Adriatico-Terni, vedrebbe subito scemare il prezzo dei viveri dei quali si alimenta, quel prezzo che oggi da tutti viene riconosciuto troppo elevato e superiore a quello di tutte le altre città, appunto per la lontananza del luogo di produzione da quello del consumo.

Non scordate che Roma è alimentata dai prodotti agricoli di quelle terre. Nessuna meglio di quelle può alimentare Roma, imperocchè esse comprendono una zona che dall'Adriatico si estende fino all'Appennino, e sono feraci di tutte sorta di prodotti.

Si dirà dalla Commissione che questa linea può essere resa inutile dal bonificamento dell'Agro romano. Ma io posso ben rispondere che questo bonificamento sarà opera molto lenta e difficile; che oggi Roma si fornisce i viveri dagli Abruzzi e dalle Marche e che quindi è duopo pensare ad approssimare il centro di consumo alla fonte dei prodotti, i quali così si avrebbero a miglior prezzo quando Marche ed Abruzzi siano messi in diretta comunicazione colla capitale. Anzi dirò che la costruzione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

di questa linea gioverebbe a risolvere più facilmente il problema della bonifica dell'Agro romano. I coltivatori di questo suolo deserto sono precisamente gli abitatori di quelle terre che noi vi proponiamo di traversare con una via ferrata. Sono i marchigiani e gli abruzzesi quelli che vengono qui e passano i sette e gli otto mesi dell'anno nella campagna romana a lavorarvi. Essi vengono nell'inverno cogli innumerevoli loro greggi; essi vengono per la falciatura dei fieni; vengono per le messi.

Io mi rattristo quando per il mio paese veggo passare in grandi frotte ed a piedi quelle povere genti allegre e giulive al suono dei cembali e dei canti campestri. Esse non pensano qual destino atroce le attenda quando arrivano in questa fatal maremma.

Ordinariamente, oltre la metà di quella gente ritorna nei nostri spedali malata di febbri palustri, ed oltre la metà di questa gente malata non si salva e muore di febbre di malaria. Da che cosa dipende ciò? Dipende dagli strapazzi e dalle sofferenze che questa gente subisce perchè essendo difficile l'accesso, poichè essendo lontana da essi una linea ferrata e molto alte le tariffe ferroviarie, questi poveri operai preferiscono di venire a piccole tappe a piedi impiegando lunghe giornate, e di ritornarsene allo stesso modo, e benchè malati alla loro patria. Se noi facilitassimo l'accesso ed il ritorno a tante migliaia di lavoratori quanti più verrebbero a lavorare questa campagna romana! e quanti meno ne rimarrebbero vittima della morte!

L'onorevole Minghetti, certamente uomo di grande autorità in questioni economiche, si faceva precisamente ad assumere questo argomento a proposito della linea degli Abruzzi, e diceva, se si costruissero delle linee spesse, che ricongiungessero Roma all'Adriatico, una gran parte del problema del bonificamento dell'agro romano sarebbe risoluto, perchè, quando fosse facilitata ai coltivatori dell'agro romano la via di accesso e di recesso, quando noi avessimo messi questi coltivatori in grado di potere facilmente ritornare a respirare l'aria natia quando sono presi dalle febbri, moltissimi ritornerebbero sopra queste pianure, moltissimi di essi, i quali ora se ne astengono per paura di incontrarvi la morte, scenderebbero a coltivare questa terra, ed una gran parte di essa resterebbe ben presto bonificata.

Si intende, signori, che questa linea che gli onorevoli miei amici Trevisani e De Dominicis hanno sostenuta, non ha solo un aspetto di utilità locale, ma un aspetto d'interesse generale evidentissimo.

Ed è sotto questo aspetto che io la raccomando alla Commissione ed al Governo. Pensi la Commissione, pensi il Governo che oltre 250 mila abitanti

restano privi di ferrovia; pensino che questi abitanti nulla mai chiesero allo Stato e che ad essi dobbiamo se la capitale non difetta di viveri. E sono sicuro che l'onorevole Depretis, nella sua giustizia, vorrà fare una parte di questo lauto apparecchio anche a questi poveri abitanti delle Marche e dell'Appennino centrale; e vorrà aprire una via molto facile, la quale sarà un grande beneficio non solo a quelle popolazioni, ma ancora alla capitale del regno.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere l'avviso della Commissione intorno a questo emendamento.

GRIMALDI, relatore. Gli egregi nostri colleghi, come la Camera ha udito, sostengono la iscrizione in terza categoria di due linee: l'una, Adriatico-Fermo-Amandola, alla linea Macerata-Albacina già votata in seconda categoria; l'altra, Amandola-Visso, alla Terni-Rieti-Aquila, già votata dalla Camera in prima categoria.

È evidente, signori, che queste due linee proposte sono interessanti e presentano tutti quei vantaggi che così eloquentemente furono esposti dagli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto, ed avrebbero anche un duplice carattere; l'uno generale di traversata dell'Appennino e di perfezionamento dell'attuale viabilità ferroviaria; l'altro speciale di interesse puramente locale.

Ma la Commissione non può accettare quelle proposte, perchè da un lato, di traversate appenniniche ne abbiamo di già votate parecchie; e dall'altro lato, come linee di perfezionamento, non possono entrare in terza categoria. Resta loro soltanto il carattere di linee puramente locali, e come tali la Commissione le accetta e le raccomanda al Governo perchè le tenga presenti nella classificazione delle linee di quarta categoria.

Questo è l'avviso, che per mio mezzo, espono alla Camera la vostra Commissione, pregando anche i proponenti di questi emendamenti di non volervi persistere; in quanto che non è già che la Commissione disconosca gli interessi da loro patrocinati, ma perchè ritiene che non possono essi bastare per dare ragione all'iscrizione in terza categoria.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'egregio relatore ha già espresso il motivo per cui queste linee non possono essere iscritte in terza categoria. Io poi debbo anzitutto una risposta all'onorevole De Dominicis, il quale sembra aver dato un'interpretazione troppo larga alle parole da me pronunziate nella tornata di ieri. Ieri non ho fatto altro che rammentare alla Camera quali sieno le conseguenze

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

delle mutazioni che hanno avuto luogo. Dissi che siccome s'erano andate ingrossando le categorie superiori, ne era venuta per conseguenza la diminuzione delle ultime categorie, cosicchè quella somma che s'era prima stabilita per la quarta e per la quinta categoria in 84 milioni, si trova ridotta a 45 milioni circa.

Ho voluto fare quest'avvertenza, affinchè la Camera l'avesse presente nel votare nuove aggiunte e nuovi passaggi da categorie inferiori a categorie superiori; imperciocchè potrebbe avvenire, se queste aggiunte, se questi passaggi avvenissero troppo soverchiamente, che il concetto finanziario della Commissione adottato dal Ministero, ne potrebbe essere turbato. Ecco quello che ho detto nella tornata di ieri.

Quanto alla proposta della Commissione, io per verità non potrei assumere l'impegno di mettere fin d'ora questa linea in quarta categoria: è uno studio lungo, che bisogna fare su tutte le linee, le quali potranno essere incluse in questa quarta categoria, studio che naturalmente ha per base i due fattori: la quantità, l'entità delle linee e le somme che avremo disponibili per poter soddisfare a questi bisogni.

Il Governo naturalmente studierà, e studierà con amore anche gli interessi propugnati dai nostri colleghi, e spera in qualche modo di potervi soddisfare.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Trevisani Giuseppe se mantenga o ritiri il suo emendamento.

TREVISANI GIUSEPPE. Siccome la mia causa è tanto giusta, io la rimetto alla prova del giudizio di Dio. Per me il giudizio di Dio è il voto della Camera. (*Si ride — Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Trevisani adunque mantiene il suo emendamento, che non è accettato nè dal Ministero nè dalla Commissione.

Lo rileggo:

« I sottoscritti propongono che la linea Adriatico-Fermo-Amandola-Visso-Terni venga aggiunta alla tabella C. »

Coloro i quali approvano questo emendamento, che, ripeto, non è accettato nè dalla Commissione nè dal Governo, sono pregati d'alzarsi.

(La Camera non approva l'emendamento dell'onorevole Trevisani.)

ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO CERESA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO ED AL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Do lettura di una domanda d'interrogazione dell'onorevole Ceresa all'onorevole pre-

sidente del Consiglio ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici intorno gli intendimenti del Governo circa la concessione di un *tramway* o di una ferrovia a sistema ridotto lungo la strada nazionale nella destra del Po da Torino a Gassino, Brusasco e Brosolo. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole presidente del Consiglio di voler dichiarare se e quando intendano di rispondere a questa interrogazione.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Domando di parlare per precisare la natura di questa interrogazione. Se si parla di *tramway*, l'argomento è estraneo a questa legge, ed il Ministero può consentire che l'interrogazione sia svolta quando sarà esaurita la discussione della legge presente; se si parla di ferrovie a scartamento ridotto, allora l'interrogazione fa parte di questa discussione, poichè in questo disegno di legge sono comprese anche le ferrovie a scartamento ridotto.

Ma per ciò che riguarda queste specie di ferrovie la Camera si è già pronunziata col voto di ieri. In quanto poi ai *tramways*, siamo disposti a rispondere finita la discussione della presente legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Ceresa ha facoltà di parlare.

CERESA. Io intendo perfettamente le ragioni che ha esposto il presidente del Consiglio. Mi permetto però di fargli osservare che il voto dato ieri dalla Camera sulla ferrovia di Casale ha separato interamente dal congiungimento naturale una parte considerevole delle popolazioni subalpine. Tutte quelle poste alla destra del Po vedono allontanata da sè la ferrovia ordinaria, e non hanno alcuna speranza di vedere accettata la domanda antica o della costruzione d'un *tramway* o d'una ferrovia a sezione ridotta.

La mia interrogazione consisteva appunto nel sapere se ora, che fu tolta la speranza di ferrovie ordinarie, il Governo era disposto a consentire alla domanda già fatta d'una ferrovia a sezione ridotta o d'un *tramway*.

Se poi all'onorevole presidente del Consiglio...

PRESIDENTE. Onorevole Ceresa, non isvolga adesso l'interrogazione. Ora si tratta soltanto di stabilire il giorno dello svolgimento.

CERESA. Veniva appunto a questo.

Io volevo pregare l'onorevole presidente del Consiglio a consentire che questo svolgimento si facesse quando verrà svolto l'emendamento proposto al n° 24 per una linea da Chivasso-Asti-Canelli-Bi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

stagno. Sarà una interrogazione che prenderà sicuramente pochissimo tempo.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Qui mi pare che bisogna intenderci chiaramente. Ieri, pel voto della Camera, si è classificata in terza categoria la linea Torino-Casale, sulla sponda sinistra del Po; e questo credo che debba essere affare finito; resta la linea da farsi sulla destra del Po, e per questa vi è ancora la possibilità di discutere una categoria differente dalla terza, per una linea qualunque.

Ora, a me pare che sia più conveniente, nell'interesse stesso della linea, di discutere la questione, se e quale nuova via ferroviaria debba essere fatta sulla riva destra del Po, quando parleremo delle linee da iscriversi nominativamente nella quarta categoria.

CERRESA. Io consento a svolgere la mia interrogazione a quell'epoca.

PRESIDENTE. Va bene. Allora domanderà di parlare quando si tratterà della quarta categoria, e parlerà su quest'argomento. Mi pare che non ci fosse bisogno di fare un'interrogazione per questo.

La Camera deliberò che nella seduta di domani si dovessero discutere i provvedimenti per i danneggiati dall'incendio del Po e dall'eruzione dell'Etna.

Quindi domani, in principio di seduta, si incomincerà a discutere quel disegno di legge e sospenderemo quindi la discussione sulle ferrovie.

Ora io debbo anche far presente al presidente del Consiglio che mi è stata fatta istanza perchè una interrogazione che era già stata iscritta all'ordine del giorno di lunedì, la interrogazione dell'onorevole Bonghi, sia svolta nella seduta di domani... (*No! no! — Rumori*) è quella sulla condizione irregolare nella quale sono mantenuti dal Governo alcuni comuni della provincia di Benevento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Quello che ha affermato l'onorevole presidente è perfettamente vero.

Si era ritenuto che esaurita la discussione intorno ai provvedimenti relativi alla città di Firenze, venisse la discussione intorno alla interrogazione fatta dall'onorevole Bonghi sulla condizione di alcuni comuni napoletani. Ma è avvenuto un fatto nuovo, e, in conseguenza della concessione benigna fattami ieri dalla Camera, invece di due sedute al giorno, una mattutina e una pomeridiana, si è stabilito che, finchè dura la discussione della legge sulla macinazione dei cereali nell'altro ramo del Parlamento, la Camera tenesse una seduta sola, in ora insolita, dalle 10 alle 3.

Ora vede l'onorevole Bonghi che le cose vanno un po' variate. Domani ci sarebbe all'ordine del giorno una legge urgentissima, quella dei provvedi-

menti pei danneggiati dal Po e dalle eruzioni dell'Etna. Più io dovrei pregare la Camera e il presidente di mettere all'ordine del giorno una legge anche urgentissima, perchè la sua esecuzione è prossima, ed è quella che riguarda la proroga del corso legale dei biglietti di Banca. Poi c'è la legge in discussione delle ferrovie. Siamo alla 35ª seduta; bisogna vedere di finire al più presto.

Ora mi sia lecito esprimere un desiderio: bisogna, o signori, far presto se si vuole ottenere che l'altro ramo del Parlamento abbia il tempo di esaminarla, di discuterla e di votarla a tempo debito. (*Urarità*) Io pregherei l'onorevole Bonghi di voler consentire che la sua interrogazione sia messa all'ordine del giorno per il primo giorno in cui riprenderemo le due sedute, e ciò a fine di non interrompere nessuna delle questioni che sono più urgenti e più importanti della sua interrogazione. Appena la Camera avrà ripreso la sua abitudine di tenere tre volte alla settimana una seduta mattutina, e per la prima seduta mattutina, io accetto.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi si contenta di questa proposta?

BONGHI. Io intendo che l'onorevole presidente del Consiglio è padrone di rimandare la mia interrogazione al tempo che gli pare, perchè quando io mi apponessi, la maggioranza darebbe ragione a lui. Ma io lo prego di considerare che egli aveva per prima cosa detto che questa mia interrogazione si sarebbe svolta nella prima seduta che si fosse tenuta dopo la legge per i provvedimenti su Firenze. Ora lunedì era appunto questo giorno, ed egli pregò l'onorevole presidente di rimandarla ad un altro non ostante quello che aveva detto, perchè credette che la seduta sarebbe cominciata alle nove, mentre invece cominciava alle dieci; ed alle nove egli non si sarebbe potuto trovare; e così io ho perduto il diritto che, di consenso della Camera e suo, m'era stato riconosciuto. S'intese che questa interrogazione dovesse essere fatta mercoledì, la seconda seduta mattutina della settimana, che era domani. Ora, ecco che la si vuole rimandare ad un tempo indeterminato poichè è poi questa, insomma, la proposta del ministro, giacchè nessuno sa ora quando due sedute si faranno da capo.

Il signor ministro dice che la mia interrogazione ha meno interesse e meno importanza di alcune leggi che egli vuole siano poste all'ordine del giorno; ed io non nego l'importanza e l'interesse di coteste leggi. Ma non credo neanche che l'interpellanza mia sia di poca importanza, dappoichè io penso che la condizione violenta in cui parecchi comuni sono mantenuti dalla violenza della politica del Governo, è causa di fatti assai rincrescevoli che poi, ci pare,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 GIUGNO 1879

scoppiino ad un tratto, e ci maravigliano; ne abbiamo avuto un esempio recente nel comune di Calatabiano. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

BONGHI. Cosicchè io non credo che sia di poco interesse il richiamare l'attenzione del presidente del Consiglio sopra una condizione di cose assai triste; e dubito, che il vero motivo di cotesta continua proroga, non sia già che gli paia si tratti di cose poco importanti, ma bensì di cose, che gli rincresca di sentire.

D'altra parte io prego il presidente del Consiglio di considerare che, se si accumula così il lavoro alla Camera, e se egli stesso è obbligato a chiederci di rinunciare non solo al diritto, ma ad un nostro dovere d'interrogare il Governo sopra fatti che premono, ciò avviene per colpa sua; perchè è impossibile, per quanta attività egli abbia, mettiamo che n'abbia molta, che egli soddisfaccia ai doveri di ministro dell'interno e di ministro degli esteri, ed anche di ministro dei lavori pubblici, anzi, altresì di ministro delle finanze, poichè non può lasciar cominciare la discussione d'una tassa in Senato, senza esserci. (*Mormorio*)

PRESIDENTE. Li prego di far silenzio.

BONGHI. Io vorrei quindi pregare la cortesia dell'onorevole presidente del Consiglio di indicarmi un giorno determinato; perchè altrimenti sarebbe lo stesso che ricusare ai deputati un diritto che hanno dallo Statuto, e l'adempimento d'un dovere che è loro imposto dal paese.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io sono lontanissimo dal ricusare di rispondere ai deputati che muovono interrogazioni ed interpellanze di qualunque genere.

Io dichiaro che se l'onorevole Bonghi vuol avere notizie di fatto, e schiarimenti che il ministro può dare in privato e che esporrebbe poi in pubblico, perchè i fatti sono fatti, io sono interamente a sua disposizione; ma lo prego di aspettare che sia cessata questa condizione di cose.

Noi dobbiamo variare le ore consuete delle sedute della Camera, noi ministri siamo costretti a trovarci nei due rami del Parlamento, lasci l'onorevole Bonghi che passi questo periodo transitorio di lavoro; si potrà poi far il primo posto alle sue interrogazioni nelle sedute mattutine. (*Bene! bene!*)

Voci. Ha ragione!

PRESIDENTE. Il presidente del Consiglio propone che l'interrogazione dell'onorevole Bonghi sia posta all'ordine del giorno nella prima seduta mattutina. Onorevole Bonghi acconsente?

BONGHI. Non posso far a meno.

PRESIDENTE. Dunque rimarrà così stabilito.

Ora l'onorevole Crispi mi fa istanza perchè io preghi il presidente del Consiglio di dichiarare se e quando egli intenda rispondere alla sua interrogazione sul contegno del Governo del Re in conseguenza delle controversie penate sul riordinamento della Rumelia e la rettificazione delle frontiere tra la Turchia ed il regno di Grecia.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io prego l'onorevole Crispi di voler consentire che io gli dia domani le spiegazioni dei motivi per i quali non posso ancora fissare il giorno in cui sarò in grado di rispondere, perchè in questo momento debbo andare al Senato.

PRESIDENTE. Domani il presidente del Consiglio dirà all'onorevole Crispi le ragioni per cui non può stabilire ancora il giorno, in cui potrà rispondere alla sua interrogazione.

La seduta è levata alle 2 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per provvedimenti relativi ai comuni danneggiati dall'Etna e dalle inondazioni del Po e affluenti;

2° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.

