

## CCXLIX.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 26 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Petizioni numeri 2222 e 2223 dichiarate di urgenza. = Seguito della discussione sul disegno di legge per la costruzione di nuove linee di strade ferrate — Il deputato Cavalletto parla della importanza della linea Montebelluna-Castelfranco-Camposampiero, e della Adria-Cavarzere-Padova — Il deputato Plebano svolge l'emendamento proposto da lui e da altri per un'aggiunta da farsi all'articolo 10, relativa all'ordine delle concessioni — Il deputato Bovio dimostra l'importanza del tronco Barletta-Spinazzola, perchè sia mantenuto in quarta categoria con precedenza — Ragioni svolte dal deputato Guala della sua proposta di cambiare la linea Vercelli-Gattinara, in Vercelli-Borgo Sesia, senza aumento di stanziamento — Il deputato Ratti espone i motivi onde si deve ritenere utile la linea Arsoli-Subiaco, proposta in quarta categoria da lui e da altri deputati — Osservazioni del deputato Roberti in favore del passaggio dalla quinta alla quarta categoria della linea Asti-Casale per Montemagno — Il deputato Micheli propone che alla linea Adria-Cavarzere, compresa nella quarta categoria, sia aggiunta la linea Cavarzere-Piove-Padova — Il deputato De Vitt svolge un suo emendamento, col quale chiede che la linea Orvieto-Talamone venga iscritta in quarta categoria — Il Presidente del Consiglio, Depretis, considerando che non rimane disponibile per la costruzione delle linee di quarta categoria che una somma di quarantacinque milioni, propone si prolunghi di un anno il periodo di tempo per queste costruzioni, servendosi dei 60 milioni di più che si avrebbero disponibili per soddisfare alla costruzione delle nuove linee domandate — I deputati Ferrini, Borelli G. B., Billia, Roncalli, Villani F., Saluzzo, Sforza-Cesarini, Cagnola Francesco, Di Pisa, Sipio, Inghilleri e Cellesia, dopo brevi dichiarazioni, ritirano gli emendamenti presentati all'articolo 10 — Il deputato Lanza dice che le proposte fatte oggi dal Presidente del Consiglio pregiudicano le promesse formali fatte per la costruzione della linea Chieri-Tonco — Il Presidente del Consiglio dichiara che la linea raccomandata dal deputato Lanza sarà costruita fra le prime — Il deputato Trompeo fa alcune osservazioni relativamente alla linea sotto-alpina — Il deputato Lanza replica brevemente — Il deputato Favara fa alcune raccomandazioni per la linea Catania-Adernò — Il deputato Avezzana parla in favore della linea Chieri-Tonco — Il deputato Carbonelli raccomanda la linea Gallipoli per Sala-Manduria-Francavilla — Il deputato Grimaldi, relatore, espone i criteri, secondo i quali la Commissione si è accordata col Ministero nelle nuove proposte fatte, e risponde agli oratori che hanno mantenuto i loro emendamenti — Il deputato Plebano dichiara di mantenere la sua proposta di aggiunta all'articolo 10 — Il deputato Grimaldi, relatore, espone il parere della Commissione sulla detta aggiunta — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio sulla proposta medesima — I deputati Berti, Plebano e Geymet ritirano il loro emendamento — L'emendamento proposto dal deputato Martelli ed altri è ritirato — I deputati Guala, Ratti, Roberti, Cavalletto, Micheli, Maffei e De Vitt ritirano gli emendamenti da loro proposti — Il deputato De Saint-Bon domanda alcune assicurazioni relativamente alla linea da lui proposta — Risposte del Presidente del Consiglio, Depretis, e del deputato Grimaldi, relatore — I deputati De Saint-Bon, Vacchelli e Carbonelli ritirano i loro emendamenti — Il deputato Bovio parla brevemente per fare una raccomandazione — L'articolo 10 è approvato — Il deputato Maurogò nato svolge una sua proposta di emendamento all'articolo 11 — Il deputato Mongini differisce lo svolgimento di una sua proposta — Il deputato Zucconi svolge una sua proposta di emendamento all'articolo 11 — Il deputato Grimaldi, relatore, espone il parere della Commissione sui due emendamenti proposti dai deputati Maurogò nato e Zucconi — Breve replica del deputato Zucconi — Dichiarazioni*

SESSIONE DEL 1878-76 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

*del ministro dei lavori pubblici — Si approva un emendamento del deputato Maurogò nato al primo comma dell'articolo 11 — Si approvano anche i due comma di cui consta detto articolo — Un'aggiunta proposta dal deputato Zucconi all'articolo 11 è dalla Camera respinta — Si approva invece l'intero articolo 11, e si approva anche l'articolo 12 — Sull'articolo 13 parlano brevemente il deputato Angeloni, il Presidente del Consiglio ed il relatore della Commissione — Il deputato Angeloni ritira un suo emendamento all'articolo 13 — Il quale articolo, come è proposto dal Ministero, e accettato dalla Commissione, è approvato — Sull'articolo 14, concordato fra Ministero e Commissione, parlano i deputati Mongini e Cancellieri, il relatore della Commissione ed il Presidente del Consiglio — Il deputato Mongini dichiara di ritirare un emendamento da lui presentato all'articolo 14 — Il quale articolo è dalla Camera approvato — Sull'articolo 15 parla ancora il deputato Mongini, al quale risponde il Presidente del Consiglio — Breve replica del deputato Mongini — Dichiarazioni del relatore della Commissione — Si approva anche l'articolo 15 — I deputati Giambastiani e Zucconi ritirano alcuni emendamenti da essi proposti all'articolo 16 — I deputati Alario, Mongini, Geymet, Romano Giuseppe e Ronchetti Tito rinunziano a parlare su detto articolo — Il deputato Baccharini fa alcune osservazioni sul primo comma dell'articolo 16 — Dichiarazioni del relatore della Commissione — Il deputato Guala chiede alcune spiegazioni al Ministero su di un emendamento da lui presentato all'articolo 20, e chiede anche di poterlo svolgere subito — Il ministro dei lavori pubblici risponde brevemente — I deputati Zucconi, Bortolucci e Mongini ritirano alcuni emendamenti da essi proposti all'articolo 20 — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio e del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Delvecchio svolge un suo emendamento riguardante le ferrovie economiche e a sistema funicolare — Il relatore Grimaldi esprime il parere della Commissione sull'emendamento del deputato Delvecchio — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Delvecchio ritira il suo emendamento — La soppressione delle parole più facili, al primo comma dell'articolo 16, proposta dal deputato Baccharini, posta ai voti, è approvata — Sulle concessioni dei tramways sulle strade nazionali, provinciali e comunali, contemplate nell'articolo 16, parlano brevemente i deputati Plutino e Cavalletto — Il deputato Grimaldi esprime il parere della Commissione sulle osservazioni e sulle proposte dei deputati Plutino e Cavalletto — Replica dei deputati Plutino e Cavalletto — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Brevi considerazioni del deputato Lanza sulle proposte dei deputati Plutino e Cavalletto — Un emendamento proposto dal deputato Cavalletto non è approvato — Si approva invece l'articolo 16 concordato tra Ministero e Commissione — Il seguito della discussione è rimandato a domani.*

La seduta ha principio alle ore 2 07 pomeridiane.

Il segretario Melodia legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato; quindi il sunto delle petizioni che segue:

2221. La Camera di commercio ed arti della provincia di Treviso s'associa alla petizione di quella di Padova diretta a dimostrare la gravissima perturbazione che apporterebbe agli interessi commerciali e industriali l'attuazione del progetto di legge per la riforma del dazio-consumo.

2222. La deputazione provinciale di Padova s rivolge alla Camera perchè voglia introdurre nella nuova proposta di legge per la riforma del dazio-consumo quelle disposizioni che valgano ad alleggerire e non ad accrescere i pesi delle popolazioni e particolarmente quelli che gravitano sulle classi agricole.

2223. Alessio professore Giovanni, presidente del Consiglio direttivo della scuola professionale della città di Mondovì, domanda il pagamento del sussidio accordato dal Governo a quella scuola per l'an-

nata 1876, o quanto meno il pagamento della somma restante a completare il sussidio stesso dell'anno 1877.

#### ATTI DIVERSI.

CHINAGLIA. Prego la Camera di voler accordare la urgenza alla petizione n° 2222, con cui la deputazione provinciale di Padova chiede che le nuove proposte di riforma della legge del dazio-consumo sieno ispirate a più equi criteri tanto in riguardo del limite della popolazione, quanto in riguardo delle finanze.

Chiedo altresì che questa petizione sia trasmessa alla Commissione incaricata dell'esame del disegno di legge sul dazio-consumo.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, questa petizione 2222 sarà dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è accordata.)

Questa petizione farà il corso regolamentare.

L'onorevole Delvecchio ha facoltà di parlare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

**DELVECCHIO.** Domando l'urgenza della petizione 2223, e prego che sia trasmessa alla Commissione del bilancio.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono osservazioni, la petizione 2223 sarà dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è accordata.)

L'onorevole Delvecchio domanda che questa petizione sia trasmessa alla Commissione del bilancio; questa è una domanda speciale che mi pare non si attenga a ciò che si chiede nella petizione.

**DELVECCHIO.** Allora domando che sia mandata al Ministero.

**PRESIDENTE.** Quando la Camera avrà deliberato, la petizione accennata dall'onorevole Delvecchio si rimanderà al Ministero. Per ora è dichiarata d'urgenza.

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

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

La discussione si svolse ieri intorno all'articolo 10, quale è proposto dal Governo.

Ha facoltà di parlare intorno all'articolo 10, l'onorevole Cavalletto.

**CAVALLETTO.** A questo articolo 10 si riferiscono le ferrovie così dette di quarta categoria, e queste ferrovie, secondo il concetto del Ministero e della Commissione, dovrebbero avere una importanza puramente locale; ma ad un osservatore imparziale e spassionato che considerasse con giusti criteri queste ferrovie, secondo il loro vero scopo, facilmente apparirebbe e farebbe evidente che non poche delle ferrovie che furono, come di importanza secondaria e locale, relegate alla categoria quarta, meritavano di figurare nelle categorie superiori. Per alcune di queste ferrovie fu resa giustizia, ed infatti furono posti in categorie superiori i tronchi di Legnago-Monselice, Treviso-Motta, Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona. Ve ne sono pure altre, oltre le accennate, che hanno una importanza evidentemente superiore alla locale, e che pure figurano nella quarta categoria; per esempio le due prime di questa tabella 4<sup>a</sup>, Mestre-Castelfranco e Mestre-Camosampiero; Mantova-Brescia; Pavia-Lodi-Crema-Brescia; la ferrovia subalpina validamente richiesta e propugnata dall'onorevole Sella ed altri; la Parma-Suzzara; la Fano per Fossombrone ai pressi di Urbino; Macerata-Civitanova ed altre. L'elenco di queste ferrovie di quarta

categoria è ben lungo, e i danari per eseguirle sono ben pochi. Io non so quali provvedimenti il Governo vorrà prendere per dare esecuzione a queste ferrovie, delle quali alcune, ripeto, sono d'interesse veramente generale. Alcune altre sono invero d'interesse locale, ma sono pur esse desideratissime dalle popolazioni alle quali devono servire.

È certo che quando vi sia un assegno abbastanza largo per queste ferrovie saranno forse per le prime ad essere richieste al Ministero; inquantochè molte di esse sono di facile esecuzione. Forse furono poste in quarta categoria per la loro facile esecuzione, per il loro costo modesto; ma non era però giusto che si dovessero mettere per questa sola ragione in quarta categoria, perchè le provincie che hanno ferrovie facili devono poi contribuire per le ferrovie difficili che a loro non importano. Importano è vero allo Stato in generale, ma non ad esse direttamente; e giustizia distributiva voleva che questa distinzione di categorie fosse fatta con esattissimi criteri, secondo l'importanza militare, commerciale e internazionale rispettiva delle diverse ferrovie. Ma ormai è inutile discorrerne, dappoichè abbiamo già approvato tre elenchi, e tre elenchi colossali di ferrovie che importano una spesa presuntiva di oltre un miliardo e cento tanti milioni di lire, la quale spesa poi a ferrovie compiute sarà ben superiore, e sarà necessario aggiungere almeno un 400 o 500 milioni alla somma preventivata, inquantochè è certo che quando si fa un preventivo di ferrovie il consuntivo poi dei lavori è sempre superiore alla previsione. E nelle costruzioni ferroviarie l'esperienza ci ha fatto vedere che le spese straordinarie o non previste, oltrepassano ordinariamente del 40 o del 50 per cento le somme preventivate.

Io negli emendamenti che ho recentemente proposto ho raccomandato particolarmente due ferrovie che non sono comprese nella tabella 4<sup>a</sup>, cioè delle ferrovie di quarta categoria.

La prima è Montebelluna-Castelfranco-Camosampiero, della quale ho già dimostrata l'importanza militare, commerciale interna e commerciale internazionale, ed ho fatto presente che questa ferrovia interessa una popolazione di circa 260,000 abitanti. Raccomandai in secondo luogo la ferrovia Adria-Cavarzere-Padova, ferrovia pure importante per i rapporti commerciali, la quale è desideratissima dai territori che saranno da essa attraversati. Ferrovia anche questa di poco costo e che, compresa in quarta categoria, sarà certo domandata dalle provincie interessate e prestamente eseguita quando da parte dello Stato vi sieno i fondi correlativi disponibili.

Di questa ferrovia nella tabella 4<sup>a</sup> è compreso il

solo tronco Adria-Cavarzere, ma questo sarebbe senza vero valore e importanza se non proseguisse sino a Padova, come ho già altra volta dimostrato. Non sono comprese in questa tabella altre due ferrovie che io credo pure importanti e che raccomando: una delle quali è quella di Udine-Palmanova, ferrovia di facile costo e che interessa assai alla città di Udine per le sue relazioni coll'Estuario della marina friulana, cioè coi porti del litorale friulano; l'altra è la ferrovia che da Portogruaro va ad allacciarsi all'Udinese a Palmanova, la quale linea è utile commercialmente ed è utile anche militarmente, inquantochè è una ferrovia che va direttamente colla sua testa al confine.

Oltre queste ferrovie io devo raccomandare vivamente la Mestre-Camposampiero o la Mestre-Castelfranco. Io adesso non faccio questione di precedenza o di preferenza fra le due linee, non desidero suscitare questioni di emulazioni o di rivalità, che ci farebbero perdere tempo; io non faccio punto questione della preferenza da darsi all'una piuttosto all'altra di queste due ferrovie: avverto soltanto che è necessario che o l'una o l'altra si faccia presto a complemento della ferrovia che da Venezia andrà a Primolano al confine austriaco, e la quale proseguendo per la valle del Brenta raggiungerà Trento e diventerà la vera ferrovia del porto di Venezia per il passo del Brennero, scopo questo importantissimo nel rispetto militare e nel rispetto commerciale; questa ferrovia deve stare a cuore a tutti i buoni italiani, perchè ha un interesse veramente nazionale. Quindi io debbo raccomandare vivamente che non si ometta, giacchè è posta in 4ª categoria, questa ferrovia di complemento.

Ciò detto torno all'articolo 10. In questo articolo è fatta menzione speciale per la sola ferrovia Lecco-Colico. Pare a me...

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio.

**CAVALETTO.** che la menzione speciale di questa ferrovia fatta in questo articolo accenni che Ministero e Commissione, dopo classificate le tre categorie superiori, si sieno accorti di avere quasi commesso un errore ed una ingiustizia, ed abbiano cercato in qualche modo di ripararvi. Effettivamente fu errore ed ingiustizia il non avere posto nelle categorie superiori la ferrovia Lecco-Colico. L'importanza di questa linea è evidente ad ognuno: la sua importanza commerciale e militare è tale che non può essere da alcuno disconosciuta. E l'averla citata appositamente in questo articolo 10 dandole la precedenza su quelle di 4ª categoria, accenna, ripeto, quasi a un pentimento ed un rimorso, sentito da quelli che fecero questo disegno di legge.

Io non discorrerò lungamente della Lecco-Colico,

perchè della importanza di questa ferrovia vi ha fatto un eloquente, bello e veridico discorso l'onorevole Martelli. Per questa ferrovia si è proposto un emendamento che darebbe ad essa una posizione non certo adeguata al suo merito, ma meno inadeguata di quella che avrebbe se fosse mantenuta, sia pure con titolo di precedenza, in 4ª categoria.

A quell'emendamento io mi sono associato, e spero che Commissione e Ministero a quell'emendamento vorranno fare buon viso, vorranno rendere alla verità una qualche giustizia. Quando le nostre ferrovie, per la valle dell'Adda, vadano a raggiungere Chiavenna, al piede dello Spluga, è certo che il traforo dello Spluga sarà un problema assai facilitato, e che noi potremo riaprire quella grande e antica via del commercio italiano per la Germania centrale, la quale non temerà la concorrenza di porti stranieri, facilitati artificialmente nella loro sfera di azione.

È singolare veramente che mentre Francia ed Austria usano di tutti i mezzi ferroviari e di tariffe differenziali per soverchiare i nostri porti di Genova e di Venezia, a tutto vantaggio dei rispettivi loro porti di Marsiglia e di Trieste, noi quasi ce ne stiamo rassegnati, senza controcooperare con un'azione legittima per favorire la naturale sfera di azione dei porti di Genova e di Venezia.

Ma quando si sarà fatto il traforo dello Spluga, e le nostre ferrovie per l'alta valle del Reno s'allaccino alla ferrovia svizzera di Coira e raggiungano il grande nodo ferroviario del lago di Costanza, gli interessi e le relazioni dei nostri porti di Genova e di Venezia e di tutta l'Italia con la Germania centrale saranno assicurati, e non temeranno concorrenza nè da Marsiglia nè da Trieste.

È quindi interesse veramente italiano quello di sollecitare l'apertura della ferrovia valtellinese, interesse sul quale io non mi fermo ulteriormente, perchè se ne è abbastanza parlato, e perchè deve essere evidente ad ognuno che consideri senza grette preoccupazioni gli interessi veri del nostro paese.

D'altra parte questa ferrovia è d'interesse veramente militare. Noi abbiamo nel Tirolo meridionale, posto quasi nella testa d'Italia, come un cuneo, che domina militarmente tutta la valle del Po. E questo cuneo, a noi incomodissimo, questa chiave militare dell'alta Italia è in mano di uno Stato straniero, ora amico, ma che ci potrebbe essere nemico. Dalla parte nostra abbiamo due fortezze naturali poste lateralmente al Tirolo meridionale da una parte, ad oriente, il Cadore, dall'altra, ad occidente, la Valtellina.

Noi dobbiamo cercare che i nostri mezzi e di di-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

fesa e di offesa siano pronti ed efficaci in quelle due nostre fortezze naturali per paralizzare questa grande cittadella straniera che minaccia la nostra sicurezza nazionale. Quindi, se vogliamo mostrarci veramente zelanti e degli interessi commerciali nostri, e della nostra sicurezza nazionale, io vi raccomando caldamente di favorire la linea valtellinese.

Dopo ciò ho finito. (*Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Ora verremo allo svolgimento degli emendamenti.

Il primo è quello dell'onorevole Panattoni. Ne do lettura:

« Il sottoscritto (Vedi controprogetto, relazione Grimaldi) propone che alle parole: « Il Governo del Re è autorizzato a costruire mille trecento quarant'un chilometri di ferrovie secondarie, ecc. » siano sostituite le altre: « Il Governo del Re è autorizzato a costruire altrettante linee di ferrovie secondarie, fino alla concorrenza di 84 milioni di contributo governativo, osservate le norme del successivo articolo 11, ecc. »

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (*È appoggiato.*)

L'onorevole Panattoni ha facoltà di svolgerlo.

*Voci.* Non c'è.

**PRESIDENTE.** Non è presente? S'intenderà ritirato il suo emendamento.

Ora viene quello degli onorevoli Berti Domenico, Plebano ed altri, che è del tenore seguente:

« I sottoscritti propongono che venga aggiunto all'articolo 10 dell'ultimo progetto della Commissione il seguente comma:

« Il Governo terrà conto per l'ordine delle concessioni del tempo in cui sono fatte le domande corredate dai progetti compiuti degli studi per i tracciati e dalle deliberazioni delle somme di concorso degli enti interessati. »

Berti Domenico, Plebano, Riberi, Geymet.

Domando se questo emendamento sia appoggiato. (*È appoggiato.*)

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

(*Non è presente.*)

Non essendo presente, do facoltà di svolgerlo all'onorevole Plebano, il quale è il secondo sottoscritto all'emendamento.

(*In questo momento l'onorevole Plebano entra nell'Aula.*)

Onorevole Plebano, vuole svolgere l'emendamento di cui ella è il secondo firmatario?

**PLEBANO.** Non ho che due parole a dire per dimostrare la ragionevolezza e la convenienza della proposta d'aggiunta che abbiamo avuto l'onore di fare all'articolo 10.

Secondo l'articolo 10 qual è nel nuovo disegno del Ministero, e qual è nella nuova proposta della Commissione, non esiste più alcun elenco di quarta e di quinta categoria. Le varie linee sono messe tutte insieme, e si costruiranno non so con quali criteri e per quali determinazioni. A me pare che sarebbe conveniente ed opportuno che vi fosse una qualche disposizione, la quale determinasse dei criteri per stabilire la precedenza delle varie linee. In questa numerosa falange di strade ferrate che costituiscono la quarta e la quinta categoria, ci sono desiderii impossibili, aspirazioni che forse sono destinate a non essere realizzate mai; ma vi sono eziandio delle linee richieste da sante e giuste aspirazioni da lungo tempo manifestate, vi sono delle linee che sono destinate a soddisfare un bisogno vero e sentito, vi sono delle linee per le quali molti comuni e molte popolazioni hanno fatti e sono disposte a fare dei sacrifici, vi sono delle linee infine che hanno tutti gli elementi della possibilità.

Io domando: è giusto, è ragionevole che tutte queste linee, possibili ed impossibili, siano tutte strette in un fascio e lasciate là alla mercè di Dio? Non sarebbe egli opportuno, non sarebbe egli giusto che la legge stabilisse un qualche criterio onde rimaner sicuri che quelle linee, le quali presentano gli elementi della possibilità, non si trovassero soffocate dalla miriade delle altre che difficilmente saranno mai costruite? Ecco il concetto della mia aggiunta.

In essa ho stabilito come criteri questi due; cioè che fossero preferite quelle linee per le quali già vi avessero domande di concessione, e per le quali già fossero votati sussidi dai comuni interessati, perchè mi pare che questi due elementi siano ciò che meglio valga a dimostrare la serietà delle linee.

Ma io non avrei certo nessuna difficoltà che altri criteri, altri elementi fossero aggiunti, purchè però nella legge vi fosse tanto da assicurare la costruzione di quelle linee che soddisfano ai bisogni sentiti e vivi delle popolazioni.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Bovio, in questi termini:

« La Camera, considerata l'importanza del tronco Barletta-Spinazzola, invita il Governo a mantenerlo in quarta categoria con precedenza. »

Domando se questo emendamento sia appoggiato.

Chi l'appoggia, sorga.

(*È appoggiato.*)

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

**BOVIO.** Rinunziate la parola sull'articolo 10 perchè l'onorevole Geymet parlò con intelletto di uomo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

tecnico e con cuore di patriotta. Non avevo da aggiungere. Ora l'evidenza della causa che difendo, le condizioni della Camera e la mia propria indole mi impongono non brevità ma rapidità elettrica. Sia questo un titolo non ultimo a favore della ferrovia Barletta-Spinazzola.

Enuncie semplicemente i criteri che la difendono, perchè non hanno bisogno di essere svolti.

1° Passa per città cospicue e ricche di terre feconde: Barletta, capo distretto, popolosa di meglio che trentamila abitanti, ricca di vini rinomatissimi, di grani e di ogni maniera di prodotti, moltiplicati sempre dalla prodigiosa industria dei suoi cittadini; Andria, di quarantamila abitanti, ricchissima e priva affatto di ferrovia; Canosa, Minervino e Spinazzola, città vaste, civilissime, feconde di prodotti ricercati, le quali non vengono a domandare una trasversale, un lusso, ma di essere quasi considerate nella vita nazionale;

2° Se l'attività, se l'iniziativa e le speranze operose dei municipi meritano qualche considerazione, ricordi il Governo che questi municipi hanno fermato il più antico consorzio, hanno stabilito somme cospicue e asseguito un largo sussidio dalla provincia, dopo che presentarono il progetto al Governo sino dal 1871 e n'ebbero approvazione e conforto;

3° È di facilissima costruzione così per le somme stabilite come per la natura pianissima dei luoghi che deve percorrere; e oso dire che, decretata che sia, nessun'altra ferrovia sarà eseguita prima e meglio che questa;

4° Giova tanto a quelle città ed al commercio di tutta Italia quanto poco costa al Governo, poco più o meno di cinque milioni.

Ho così distribuito le mie ragioni, quasi per farle assiomatiche. Ho detto che se ne gioveranno quelle terre, ma dirò che utile vero ne deriverà al paese quando si riprenderanno gli studi progettati che dovranno un giorno condurre questa ferrovia sino a Potenza. Allora unirà due provincie e due mari, e si presterà a tutti quei criteri che sono stati ripetuti da tutti i difensori di ferrovia.

In considerazione di questa sua natura interprovinciale, destinata come è a unire due provincie e due mari, io avrei dovuto osare di più e domandare il passaggio alla terza: ma non ho voluto, con aperto pericolo di quelle città benemerite, sfidare le minacce del Governo, non ho voluto turbare il progetto e il disegno del Ministero e accrescere le trepidanze della Camera. Ho dovuto dunque imitare l'onorevole Geymet ed altri oratori prudenti che non hanno voluto compromettere una quarta sicura con ardimenti inopportuni e pericolosi.

La storia di questa ferrovia si compendia in due

parole: tutti i Ministeri ne hanno veduto l'importanza, e non pure accolsero il progetto Barletta-Spinazzola, ma iniziarono e confortarono gli studi che la condurranno a Potenza. Conchiudo domandando una cosa; e raccomandando un'altra: domando che la Barletta-Spinazzola venga nominatamente accolta nella quarta categoria, e con la precedenza, per la sua grande utilità e per la precedenza che ha davvero sopra tutti i progetti; raccomando vivamente la continuazione degli studi verso Potenza, il cui progetto di massima è nel Ministero.

Io sento la necessità di fare una dichiarazione al Governo ed alla Camera. Assai travagli costa la vita politica, a chi la professa davvero e non per isvago; e non può avere altro compenso che qualche bene al paese. La fortuna di tutta questa legge ferroviaria non è ancora uscita fuor del pelago alla riva: il fondo dell'urna è come quello della valle dantesca, *oscura, profonda e nebulosa*. Io dichiaro che qualunque fortuna possa toccare alla modesta linea da me difesa, io voterò il progetto intero presentato dal Governo e dalla Commissione, perchè tanto lavoro di uomini e tanta aspettazione del paese non debbono cadere. Lo voterò, anche se questa mia linea fosse respinta e cancellata. Il collegio non me lo apporrebbe a peccato. Questo affetto al paese non mi dispensa dal raccomandare altamente il giusto interesse di quelle città illustri, e la precedenza dovuta alla linea da me difesa. (*Approvazione*)

PRESIDENTE. Ora segue l'emendamento dell'onorevole Minervini.

È presente l'onorevole Minervini?

Voci. No!

PRESIDENTE. Non essendo presente, si intenderà come ritirato il suo emendamento.

Tien dietro l'emendamento dell'onorevole Martelli che è già stato svolto, quindi l'emendamento dell'onorevole Guala, ne do lettura:

« Propongo che la linea in 4ª categoria *Vercelli-Gattinara* prenda nome di *Vercelli-Borgo Sesia*, senza aumento di stanziamento. »

Domando se questo emendamento sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, l'onorevole Guala ha facoltà di parlare per svolgerlo.

GUALA. Dirò poche parole; fedele del resto al mio pensiero che per le ferrovie secondarie convengono meglio tracciati minori, e particolarmente quelli conosciuti generalmente col nome di *tramway* o ferrovie economiche, la mia proposta non è che subordinata alla persuasione che la Camera voglia accet-

tare questa proposizione maggiore dei *tramways* quando verrà in discussione l'articolo 20; io propongo che adesso per allora il tracciato in 4ª categoria Vercelli-Gattinara prenda il nome di Vercelli-Borgosesia.

Con ciò senza che il costo totale abbia ad essere mai aumentato, ma che anzi quello presunto in quattro milioni sia grandemente diminuito.

La ragione per cui il *tramway* o la ferrovia economica non potrebbe arrestarsi a Gattinara, ma dovrebbe protrarsi a Borgosesia è perchè le valli del gattinarese non danno altri prodotti esportabili, che gli eccellenti loro vini, mentre le valli superiori della Sesia hanno fabbriche di primo ordine, come la cartiera italiana di Serravalle, ed i lanifici di Antongini in Borgosesia, per tacere di altre minori le quali raccomandano particolarmente quella valle.

In sostanza non domandando nè alla Camera nè al Governo uno stanziamento maggiore, anzi ripetendo che lo stanziamento fatto sarà sempre soverchio per questa ferrovia, io chiedo soltanto che la Camera si compiaccia di permettere che questa linea prenda nome, e si estenda sino a Borgosesia.

**PRESIDENTE.** Viene in seguito l'emendamento dell'onorevole Ratti.

Nè do lettura:

« Il sottoscritto propone che nella quarta categoria sia iscritto il tronco di linea Arsoli-Subiaco. »

Domando se questo emendamento è appoggiato. (È appoggiato.)

Essendo appoggiato do facoltà all'onorevole Ratti di svolgerlo.

**RATTI.** La proposta che faccio della costruzione di un tronco di ferrovia che congiunga Subiaco ad Arsoli, e più genericamente Subiaco alla linea Roma-Solmona, non è certamente indiscreta.

Trattasi di un tronco di linea di facile costruzione, secondo il parere esternato dai tecnici, e di poca estensione, cioè di 14 a 15 chilometri, e che potrebbe anche essere a sezione ridotta.

Non si può dubitare dell'utilità di questo tronco di ferrovia perchè Subiaco abbonda di forza motrice somministrata dall'Aniene. Subiaco ha una cartiera nella quale oltre l'abbondanza della forza motrice, vastissimo è l'edifizio, copiose le macchine, e tali da poter gareggiare in perfezione con quelle delle migliori cartiere d'Italia. Ha Subiaco calcaree colorate da poter essere adoperate come pietre da decorazione, e formare materia di commercio all'estero. V'erano già delle ferriere come v'è un buonissimo minerale di ferro. Abbonda di selve e perciò di combustibile; in queste selve le piante vi nascono, vi crescono, vi muoiono senza che se ne tragga tutta l'utilità che potrebbe aversene, e tutto

ciò perchè mancano i mezzi economici di trasporto. Avviene talvolta che abbisognando qualche trave si recide l'albero e se ne affida il trasporto all'Aniene, in esso gettandolo per riprenderlo poi al suo passaggio in punto più o meno lontano.

Non credo possa sostenersi che sia da attendere che l'industria privata provveda al difetto dei mezzi di trasporto di poco costo, perchè l'industria privata d'ordinario non si svolge che quando sia già in pronto un certo guadagno.

Io credo sia atto doveroso del Governo il favorire con mezzi opportuni, fra quali principalmente sono i facili ed economici mezzi di trasporto, lo sviluppo delle industrie ovunque vi siano condizioni favorevoli al loro svolgimento. Esso imita così l'operoso agricoltore che apparentemente getta il seme sulla terra ma essenzialmente alla terra l'affida per averne poi ricco prodotto.

Io ho fiducia quindi che l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la egregia Commissione, accetteranno di buon grado la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'emendamento dell'onorevole Roberti. Ne do lettura:

« Il sottoscritto propone che la ferrovia « Asti-Casale per Montemagno » passi dalla quinta alla quarta categoria. »

Domando se questo emendamento sia appoggiato. Chi l'appoggia sorga.

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

**ROBERTI.** Devo io pure incominciare col solito ritornello cantato e ricantato dagli oratori che parlarono in queste ultime sedute, cioè di essere breve. Oramai ognuno di noi deve essere persuaso che la Camera è stanca di rivoltare questo sasso di Sisifo che si chiama *discussione sul progetto di costruzione di nuove linee ferroviarie*, epperò la discrezione impone a tutti il dovere di rescare dalle sue parole le osservazioni accademiche ed i fronzoli rettorici. E questo dovere persuadetevi, o signori, io procurerò di adempierlo scrupolosamente.

È antico il desiderio che travaglia le popolazioni di quell'ampio altipiano frastagliato in colline e valli che il Po lambe, e sul quale si aderge e signoreggia il colle di Superga, è antico, ripeto, il desiderio di avere linee ferroviarie che le metta in comunicazione colle molteplici e fiorenti città che giacciono alla periferia dello stesso altipiano. Nel volgere dell'ultimo ventennio si costituirono diversi comitati il cui scopo era appunto quello di provvedere alla soddisfazione di così fatto desiderio. Alcuni di questi anzi si proponevano addirittura l'attuazione di progetti che io non mi perito di chiamare grandiosi,

perocchè avrebbero arricchita la rete ferroviaria italiana di strade, che secondo i criteri della Commissione, che furono adottati dal Parlamento, sarebbero state classificate tra le strade di prima categoria. Basta il sapere che uno di essi costituitosi in Vignale or sono dodici anni circa, si proponeva di congiungere Torino con Valenza mediante una ferrovia, la quale avrebbe attraversato per la maggiore sua lunghezza questo altipiano, e che avrebbe toccato fra gli altri il comune di Chieri, Tonco, Moncalvo, Montemagno, Vignale, Lu e San Salvatore.

Era intenzione di coloro che costituirono questo comitato, al quale fecero adesione quasi tutti i comuni interessati, di raccordare questa nuova linea con quella Valenza-Voghera, il cui progetto già fin d'allora aveva fatto capolino, e per il quale l'altro ieri parlò l'amico mio, l'onorevole Cantoni.

Ognuno vede che questa ferrovia sarebbe stata addirittura di primo ordine, perocchè avrebbe accorciato di molti chilometri la distanza che separa Torino e il Cenisio da Brindisi, e sarebbe stata nello stesso mentre l'arteria che avrebbe dato sfogo ai prodotti naturali dei ricchi ed industri paesi che sorgono numerosi su quell'altipiano.

Ma questo ed altri simili progetti non approdarono. Non approdarono perchè coloro che dovevano essere direi i naturali difensori degli interessi economici di quella regione non si degnarono di venirci in aiuto. Non approdarono perchè in allora si avevano erronee opinioni sulla tecnica ferroviaria. Si credeva che non vi fosse altro sistema possibile di costruzione di ferrovie se non quello che era in allora in uso in Italia; si credeva che non fosse possibile avere una comunicazione ferroviaria senza che dovessero necessariamente sulla medesima correre quegli enormi carrozzoni che arieggiano, sarei per dire, l'arca di Noè; si credeva non doversi nè potervi essere veruna differenza e fra le linee di più centinaia di chilometri e quelle che non ne hanno se non la percorrenza di qualche diecina.

Ma oramai questi pregiudizi sono caduti; oramai quelle popolazioni si sono ricredute delle loro erronee credenze sulla tecnica ferroviaria. Alcuni benemeriti bandirono una vera crociata a favore delle ferrovie a scartamento ridotto. Pubblicarono opuscoli, stamparono articoli di giornale, tennero *meetings* a questo scopo e la semenza da essi gittata fruttificò. Ormai quelle popolazioni sono persuase che se esse pure vogliono assidersi a questo banchetto, devono accontentarsi di ferrovie a scartamento ridotto.

E si fu appunto in seguito a consimile apostolato, che si potè nell'anno 1874, e così prima che scop-

piasse la così detta bomba ferroviaria, di cui in ora stiamo raccogliendo i cocci, si potè dico nell'anno 1874, costituire nella città d'Asti un comitato il quale si fece propugnatore del progetto di una linea a scartamento ridotto, la quale mettesse in comunicazione la ridetta città con quella di Casale, passando per la valle della Grana.

Da questo Comitato si eseguirono gli studi della nuova linea e si fece la ripartizione della quota di concorso per parte dei comuni interessati, i quali quasi tutti volenterosi l'accettarono.

Io non voglio, o signori, farvi una lunga esposizione di tale progetto. Vi dirò soltanto che la ferrovia sarà costruita a scartamento di un metro e 10 centimetri. Non starò neppure ad enumerare le conseguenze che da consimile scartamento saranno per derivare tanto sotto il rispetto tecnico quanto sotto quello amministrativo, perchè già vi furono rese note da precedenti oratori di me assai più competenti, e perchè ho la persuasione che parlerei a dei convertiti. E dai discorsi che si pronunziarono pubblicamente in quest'Aula e dalle private conversazioni avute con diversi amici e colleghi, io ho acquistato la certezza essere oramai comune opinione che le ferrovie economiche dovranno essere la nostra tavola di salvamento.

Quali siano poi le risultanze economiche che dall'attuazione di questo disegno di legge saranno per derivare, lo dirò brevemente. Prima di tutto però ringrazio la Commissione e ringrazio il ministro dei lavori pubblici, perchè riconobbero la convenienza di porre questo progetto fra le linee che debbono essere costruite a carico dello Stato.

Premesso l'adempimento di quest'obbligo di gratitudine ed a nome mio ed in quello del Comitato promotore di questa linea, di cui ho l'onore di essere il presidente, dirò succintamente quali siano i vantaggi economici che dalla medesima saranno per derivare. Questa ferrovia ha una lunghezza di 45 chilometri a partire dalle porte di Asti per arrivare alle porte di Casale Monferrato. La medesima attraversa i territori di 22 comuni, i quali hanno in complesso una popolazione di circa 100,000 abitanti. La superficie territoriale a cui beneficio sarà per ridondare questa nuova comunicazione supera i 46,000 ettari. Questi terreni sono nella grande loro parte coltivati a viti, perchè la vite si può dire essere l'unica coltura la quale domina e signoreggia su quelle colline e su quei declivi. La produzione media del vino si può calcolare circa ad un mezzo milione di ettolitri. I comuni fecero quasi tutti adesione a questo progetto e votarono ed accettarono la quota di concorso loro attribuita dal Comitato.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

Epper ciò si può dire che l'esecuzione di questo progetto è oramai assicurata.

Io credo che, se si fossero potuti trovare dati certi, assoluti ed apodittici, per potere pronunciare sulle convenienze economiche di una data ferrovia, e se ne fosse fatta l'applicazione a quella di cui in ora io mi faccio il propugnatore, la medesima non solo si sarebbe dovuta classificare fra quelle di quarta, ma per lo meno per lo meno fra quelle di terza categoria.

Ma questi dati assoluti è impossibile il ritrovarli. Ha detto benissimo un oratore, il quale ha presa una importante parte a questa discussione, e che è giudice competentissimo, cioè l'onorevole Baccarini, che, per giudicare della convenienza di una ferrovia, non bisogna tanto badare alla geografia, quanto bisogna badare alla topografia. La topografia, e la statistica, aggiungo io, sono quelle che devono dominare in consimili materie, sono quelle che devono dare i dati per giudicare sulla maggiore o minore convenienza economica di una data ferrovia.

Ora, se noi nel caso nostro esaminiamo questi dati, che io ho esposti sommariamente, dobbiamo persuaderci che questa ferrovia ha un'importanza superiore forse a quasi tutte quelle che si classificano in quarta. Era mio intendimento chiedere che essa venisse classificata in terza categoria; ma, vedendo quale è stata l'accoglienza che la Camera ha fatta a proposte di tale natura, ho rinunciato a farla per non istancare inutilmente la Camera, e farle perdere tempo, del quale si deve fare ora più che mai grande risparmio.

Mi riassumo dunque e concludo che questa ferrovia sia posta nel novero di quelle di quarta categoria.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento dell'onorevole Cavalletto. Ma egli lo ha già svolto.

Poi viene l'emendamento dell'onorevole Micheli, che egli pure ha già svolto, sebbene con brevi parole, quando si trattò della terza categoria.

**MICHELI.** Aggiungerò poche parole.

**PRESIDENTE.** Allora, prima di tutto, me lo lasci leggere.

« Il sottoscritto propone, che alla linea « Adria-Cavarzere » compresa nella quarta categoria, sia aggiunta la linea « Cavarzere-Piove-Padova. »

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

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

**MICHELI.** Dopo quanto ha detto l'onorevole Cavalletto, maestro certamente indiscutibile in tale materia, e dopo quanto ebbi l'onore di esporre io stesso alla Camera, allorchè discutevamo sugli

emendamenti alla tabella *C*, a me null'altro resta a dire per appoggiare la necessità della costruzione di questa linea Cavarzere-Piove-Padova. Conseguentemente per non tediare la Camera, mi limito a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volere, unitamente alla Commissione da un lato ed alla Camera dall'altro, porre in quarta categoria questa linea tanto interessante, come ha dimostrato l'onorevole Cavalletto, e come ho dimostrato pure io quando si discuteva la terza categoria.

Questa linea, o signori, se non ha carattere militare, è però commerciale in primo grado; ed è veramente strano di non trovarla compresa tra le tante iscritte nel presente disegno di legge, il cui scopo fu quello di provvedere ai bisogni di viabilità e di rapide comunicazioni di tutta l'Italia. Nutro quindi fiducia che voi tutti, onorevoli colleghi, immedesimati della necessità di questa linea, asseconderete i giustissimi desiderii di quella popolazione, ammettendo la iscrizione della linea *Adria-Padova* nella tabella che ora si discute.

**PRESIDENTE.** L'emendamento successivo è firmato dagli onorevoli Panattoni, Toscanelli, Barazzuoli e Maffei, ed è già stato svolto dall'onorevole Panattoni.

Segue un emendamento sottoscritto dagli onorevoli De Vitt e Ferrini.

È così concepito:

« I sottoscritti propongono che la linea Orvieto-Talamone venga iscritta nella quarta categoria. »

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

L'onorevole De Vitt ha facoltà di svolgerlo.

**DE VITT.** Mi permetta la Camera brevissime considerazioni: la Camera sa che io parlo rarissime volte, e quando parlo sono breve.

Propongo, in nome anche dell'onorevole amico mio, il deputato Ferrini, che venga iscritta in 4<sup>a</sup> categoria la linea Orvieto-Talamone. Le ragioni di questa nostra proposta sono chiarissime. La linea in discorso è di facile costruzione. Non vi sono montagne da perforare od aprire, non grandi pendenze da superare, non larghi fiumi da domare con ponti, non stagni da colmare. Vi è soltanto la modesta Fiora, la Paglia, il torrentello la Lente, e qualche altro rigagnolo insignificante. Questa linea così facile, è reclamata dai bisogni della disgraziata provincia di Grosseto. A parte la considerazione che la provincia Grossetana, per il flagello della malaria, ha bisogno di continuo aiuto, osservo che buona parte della provincia stessa non è congiunta al capoluogo da nessuna ferrovia. Sorano, Pitigliano, Manciano e tutti i paeselli compresi in questi comuni, se vogliono profittare della ferrovia per ac-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

cedere a Grosseto, devono percorrere 60, 50 e 40 chilometri per trovare la stazione dell'Albegna, la più vicina a Grosseto. Le popolazioni di questi paesi ricche di messi, di vino, di legnami, di lane, per difetto di comunicazione, smerciano difficilmente i loro prodotti: una ferrovia che li mettesse in comunicazione col porto di Talamone, sarebbe per essi sorgente di ricchezza e di benessere. Vi è di più. Talamone (l'etrusca *Tlamon*, nobile anche nella storia contemporanea, perchè nel 1860 servi di sosta alla sacra falange dei Mille), è forse il migliore porto d'Italia. Certo che questo porto può sempre prendersi dai vapori provenienti dalla Sardegna, mentre quello di Civitavecchia non sempre è accessibile.

Costruita una ferrovia da Talamone ad Orvieto, i passeggeri e le merci provenienti dalla Sardegna sono in poche ore a Roma: le merci del ricco altipiano della Lente, i prelibati vini di Pitigliano, i bestiami, le lane, i grani degli ubertosi piani della Fiora hanno facile accesso al mare, alla ferrovia litoranea.

Finalmente vi è una ragione strategica, che consiglia la costruzione di questa linea, ma su questo tema non essendo io competente, mi rimetto a coloro che s'intendono di tali faccende.

Però, sebbene uomo di toga e non di spada, credo che la linea Orvieto-Talamone sarebbe utilissima per la difesa nazionale. Talamone è certamente un punto strategico; me lo hanno assicurato persone competentissime di questo e dell'altro lato della Camera.

Ora congiungere Talamone coll'interno del regno per mezzo di una ferrovia che faccia capo ad Orvieto, e da Orvieto a Roma, mi pare che accresca grandemente la potenza di Talamone, e faciliti molto la difesa di Roma.

Aggiungasi che la nostra linea litoranea è tutta esposta ad un colpo di mano, e può essere (in caso di guerra) interrotta da un momento all'altro; una linea interna non presenta simili pericoli.

Per queste semplicissime considerazioni che sottometto alla saviezza della Camera, della Commissione e del Ministero, io domando che questa linea sia iscritta in quarta categoria.

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

**DEPRETIS, presidente del Consiglio.** Ho chiesto di parlare per fare alcune dichiarazioni a nome del Governo.

Il Ministero ha esaminato la situazione fatta per le deliberazioni prese fino ad oggi dalla Camera. Lo stato attuale delle cose è questo. La Camera ha deliberato la costruzione di 4490 chilometri; ha

impegnato per le spese, che non si riferiscono direttamente alla costruzione, ma che dipendono da impegni precedenti, 1155 milioni: le deliberazioni prese hanno già impegnata una spesa, a carico dei corpi morali interessati, di 98 milioni; resterebbero disponibili, nel piano precedentemente fissato dal Ministero, ed accettato dalla Commissione, solamente 45 milioni, che sarebbero assegnati a questa categoria. Ma con questi 45 milioni, anche tenuto conto della somma per la quale sarebbero chiamati a concorrere i corpi morali interessati a queste linee, non si provvederebbe che alla costruzione di circa 600 chilometri di ferrovia, in cifra tonda.

Considerando questa cifra, e paragonandola agli impegni già presi, durante la discussione, dal Governo d'accordo colla Commissione, considerando l'importanza di alcune altre linee, per le quali fu sostenuto il passaggio in terza categoria, e al cui passaggio il Ministero e la Commissione dovettero opporsi, pur ammettendo l'importanza delle linee proposte; considerando la quantità degli emendamenti presentati e delle linee proposte e il bisogno di provvedere almeno ad una parte di esse, poichè a tutte, come la Camera sa, sarebbe impossibile di provvedere *hic et nunc* con una legge, e finchè non sia assegnata sul bilancio delle ferrovie una dotazione annuale maggiore, desiderio che non potrà essere soddisfatto, quantunque speriamo che non può adesso esserlo prontamente, se avremo giudizio in fatto di finanza; considerando, dico, tutte queste circostanze, il Ministero dovette concludere che la somma residua di 45 milioni è insufficiente al bisogno e che conviene provvedere.

E vari modi di provvedere ha esaminato. È inutile che io li esponga alla Camera; ma abbiamo pensato a tutti i modi possibili: aumentare la dotazione annua; aumentare la dotazione, se non dei primi anni, degli anni successivi; aumentarla in diverso grado. Tutto considerato, ci parve che il partito che avesse minori inconvenienti e che soddisfacesse più prontamente ai bisogni, fosse quello di prolungare la durata della legge: cioè, invece di stabilire la ripartizione per 20 anni, stabilirla per 21 anni, che è il termine della maggiore età. (*Si vide*)

Io richiamo l'attenzione della Camera sulle deliberazioni prese dal Governo, le quali modificano in parte la proposta della Commissione; e richiamo la sua attenzione, perchè, secondo me, queste deliberazioni e queste proposte tolgono di mezzo molti degli inconvenienti notati durante la discussione, facilitano l'esecuzione delle linee più importanti, senza aggravare di troppo i corpi morali interessati.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

Il Ministero accetta di riunire in una sola la quarta e la quinta categoria, quali erano ideate nello schema ministeriale; sarebbe la nuova quarta categoria; ma si riserva di proporre poi un'altra quinta categoria sotto una forma speciale. Di questa parlerò in ultimo; sarà una categoria fuori classe. (*Ilarità — Segni d'attenzione*) Ecco quale sarebbe il concorso dei corpi morali per la costruzione delle linee di quarta categoria. Sarebbero, fino a 80 mila lire, 4 decimi a carico dei corpi morali interessati. Da 80 mila a 150 mila lire, 3 decimi a carico dei corpi morali interessati. Per le linee di una spesa superiore a 150 mila lire, e per la differenza al di là delle 150 mila lire, un solo decimo a carico dei corpi stessi. Evidentemente è una proposta molto più favorevole ai corpi morali; nella maggior parte dei casi, ed in alcuni casi è egualmente favorevole, della proposta della Commissione; ed io sono certo che la Commissione l'accetterà. Per questa proposta, come ho detto, alcune linee importanti di grosso costo, come, per esempio, la Lecco-Colico, possono essere iscritte nella quarta categoria senza troppo aggravare i corpi morali interessati. Anzi, dirò nettamente che la differenza tra una proposta che fu presentata nell'interesse della costruzione di quella linea ed il sistema del Governo è ben piccola. Si tratta di una somma tale, che può essere equamente e senza eccessivo disagio sopportata dalle provincie interessate. Il risultato di questa proposta è questo: invece di avere disponibili 45 milioni, come pur troppo siamo ridotti ad avere adesso, invece di avere disponibili 84 milioni, giusta il progetto precedente, allungando di un anno il periodo della costruzione, avremo 105,600,000 lire a carico dello Stato, e 62 milioni a carico delle provincie. Totale una somma per la quarta categoria di 168 milioni.

Ritenendo una estensione di 1530 chilometri, da aggiungersi a quelli già votati nella legge, sulla media dei costi già calcolata dalla Commissione, ritenendo cioè che per questa estensione può credersi prossimo al vero il costo di 110,000 lire il chilometro, compensando quelle che costeranno di meno con quelle che costeranno di più, risulta un totale a carico dello Stato di 1260 milioni, invece di 1200, e a carico delle provincie 150 milioni invece di 210 che avevamo prima, e che poi siamo andati diminuendo.

Questa rete è da costruire entro questo periodo, che possiamo ritenere di un diciottenno; perchè il periodo di venti anni sarà il periodo contabile, ma in 18 o 19 anni si costruirà tutta questa rete, volendo restare entro questo limite. Dopo ci saranno le opere di finimento, la provvista di materiale mobile, ci sarà la costruzione delle stazioni non an-

cora finite; insomma possiamo presumere che in 18 o 19 anni tutto questo lavoro sarà finito, ed avremo dotato il paese di una rete di 6020 nuovi chilometri di ferrovia. Io credo che il provvedimento sia serio.

CARBONELLI. Troppo però.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. E come daremo esecuzione a questo provvedimento? Bisogna eseguirlo in modo che restino invulnerati i più importanti interessi ai quali si vuole soddisfare con questo disegno di legge.

Quanto alla ripartizione della somma totale di costruzione, dovrebbe essere fatta senza tener conto delle linee ritenute di interesse generale dello Stato, cioè di quelle di prima categoria; per le altre tre classi si dovrebbe fare una ripartizione unica nel termine di anni da me indicato. Certo qualche linea soffrirà qualche poco del ritardo, ma insomma il grande interesse comune, l'interesse generale, deve indurre la Camera ad accettare questa proposta. Io ho dichiarato, durante la discussione, che il Governo era disposto ad iscrivere alcune linee nominativamente in questa quarta categoria, e non posso ritirare il mio impegno; ma esaminando le linee per le quali il Governo ha preso quest'impegno, e che sono essenzialmente due, vale a dire una linea sulla destra del Po...

*Una voce.* La Lecco-Colico.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. La Lecco-Colico è compresa nel progetto, sta da sè, essa ha preceduto la mia promessa; e poi Velletri-Roma...

*Voci.* Viterbo-Roma.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Sta bene: Viterbo-Roma; sbagliavo. Ora, esaminata la questione pacatamente e insieme alla Commissione, ci è sembrato che bisognasse prendere una risoluzione. Vogliamo noi fare una nuova tabella? Si avrebbe sempre una nuova tabella anche iscrivendo poche linee nuove. Vogliamo noi impegnarci in questo nuovo lavoro? Non ci sarebbe modo, perchè fra le altre difficoltà ci è questa: tutte queste linee progettate che stanno dinanzi a noi, alcune delle quali hanno indubbiamente il carattere di essere poste in quarta categoria, la linea, per esempio, di Trastevere-Fiumicino, per collegarsi con Roma, la linea da Santhià per Gattinara-Sesto Calende, altra linea che non si può contestare e che deve essere posta in quarta categoria, le dobbiamo classificare in una nuova tabella? Dobbiamo cominciare un lavoro di raffronto? Ecco, la Commissione ed il Governo sono d'avviso che non convenga ricominciare una nuova tabella, che bisogna lasciare un po' più di tempo alla discussione; ed io a nome del Governo dichiaro, che le linee da me indicate, soprattutto le due per le quali ho preso apertamente un impegno davanti

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

alla Camera, dovranno figurare nella tabella unita al primo bilancio di prima previsione, in occasione del quale la Camera dovrà deliberare la costruzione di queste linee. Sarà questione di qualche mese di ritardo, nient'altro.

Ecco la risoluzione a cui il Governo sarebbe venuto e per la quale prende solenne impegno davanti alla Camera.

Io credo che vorranno assentirvi anche gli interessati in conseguenza della dichiarazione fatta dal Governo per le due linee da me accennate; e la stessa dichiarazione io non ho difficoltà di fare per l'altra linea che ho segnalata in appresso. Essendo le cose in questi termini, a me pare che con questo provvedimento...

LANZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO... cioè mettendo nuovamente a disposizione delle nuove costruzioni 168 milioni per una rete di 1530 chilometri, si possa ritenere che tutti i legittimi desiderii possano essere soddisfatti nei limiti del possibile.

Io spero che gli onorevoli colleghi i quali hanno proposto emendamenti alla Camera, vorranno accettare come definitive, sul punto delle nuove costruzioni e delle discussioni intorno alle linee, le dichiarazioni del Governo, il quale esaminerà poi tutte queste linee iscritte secondo il loro interesse; a mano a mano che verranno presentate, verranno sottoposte all'approvazione della Camera.

Io finisco dichiarando che fra le varie proposte che si sono fatte, ce n'è una che è sembrata degna dell'attenzione del Governo, e degna di essere compresa nella legge, e per la quale si formerebbe la piccola quinta categoria; c'è n'è una, dico, presentata dall'onorevole Villa, il quale mi dispiace non sia presente, per la quale si propone che sia data facoltà al Governo di applicare genericamente, nei limiti fissati dalla legge, il sussidio di lire mille per chilometro a tutte le linee minori, anche a scartamento ridotto, a costruzione economica, ed a quelle che possono occupare il piano delle strade comunali e provinciali.

E questo sarebbe un carico fuori bilancio, un carico, dirò così, fuori del piano finanziario attuale; e, dico la verità, che per quanto abbia resistito ad uscire dai limiti di 60 milioni, io credo che nel limite di questa proposta lo Stato non abbia nulla da perdere, e che molti interessi piccoli, ma importanti, potranno essere soddisfatti mediante questa disposizione. Abbiamo l'esempio nel passato, perchè non potremo profittarne nell'avvenire? Con queste costruzioni l'erario potrà essere nell'avvenire largamente compensato delle maggiori spese che per queste piccole sovvenzioni dovranno essere iscritte

nel bilancio. Spero che la Camera accetterà la mia proposta, e che per questa proposta i desiderii degli onorevoli autori di emendamenti possano essere soddisfatti nei limiti del possibile.

PRESIDENTE. Dunque, come la Camera ricorda, si stava discutendo l'articolo 10 come era proposto dal Ministero. A questo articolo 10 ne era contrapposto un altro della Commissione.

Ora con la nuova proposta, fatta d'accordo tra Commissione e Governo, si verrebbero a sopprimere gli articoli 10, 11, 12 e 13 sostituendo ad essi i seguenti tre articoli.

Ne do lettura:

« Art. 10. Il Governo del Re è autorizzato a costruire mille cinquecento trenta chilometri di ferrovie secondarie, semprechè, a suo giudizio, ed a norma dell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità di tali ferrovie; e le provincie e i comuni isolatamente, o riuniti in consorzio, con le norme degli articoli 43 e seguenti della legge predetta, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento, e si siano regolarmente impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'articolo 11.

« Nelle ferrovie secondarie è compresa la linea Lecco-Colico, la quale dovrà avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee contemplate nel presente articolo. »

La compilazione di questo articolo è a un disprezzo eguale a quella della Commissione.

« Art. 11. Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo 10, è di quattro decimi del costo della linea fino a lire 80,000 a chilometro, di tre decimi da lire 80,001 fino a 150,000 lire, e di un decimo per ogni eccedenza sulle lire 150,000 a chilometro.

« La misura, la decorrenza e il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'articolo 5 della presente legge. »

In questo articolo sono fusi i due della Commissione e del Governo.

« Art. 12. Il Governo del Re è inoltre autorizzato a fare per decreto reale concessioni di ferrovie pubbliche con le sovvenzioni e con le norme fissate nella legge 29 giugno 1873, n° 1475, serie 2ª. »

In quest'ultimo articolo si contiene l'emendamento dell'onorevole Villa, che era stampato, e che è sotto gli occhi della Camera.

Ora, enunciata così la questione, e prima di dare la facoltà di parlare all'onorevole Lanza, io chiedo a coloro che han proposto degli emendamenti, se, dopo questa nuova redazione di questi articoli della legge, e dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole

presidente del Consiglio, intendano di mantenere gli emendamenti medesimi.

**BILLIA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Onorevole Billia la inscrivo.

**BILLIA.** Per dare il buon esempio...

**PRESIDENTE.** Ma su che cosa vuol parlare?

**BILLIA.** Sul mio emendamento per ritirarlo.

**PRESIDENTE.** Mi lasci andare per ordine, altrimenti potrei dimenticarne qualcheduno.

Onorevole Ferrini, mantiene o ritira il suo emendamento?

**FERRINI.** Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, io do il buon esempio e ritiro il mio emendamento. Con questo però non posso astenermi dal richiamare l'attenzione della Commissione e del Governo sulla linea Poggibonsi-Volterra-Massa Marittima-Follonica. (*Oh! oh!* — *Segni d'impazienza*) Un po' di pazienza, signori, inquantochè questa linea si raccomanda per la sua importanza commerciale non solo, ma anche per essere una linea che allaccia la ferrovia centrale con la ferrovia litoranea a Follonica, ove è sicuro l'ancoraggio e facilissimo l'imbarco.

Inoltre io richiamo l'attenzione della Commissione e del Governo sull'importanza di questa linea che percorre una zona di territorio fertilissimo... (*Rumori*) Due parole ed ho finito.

**PRESIDENTE.** Ma onorevole Ferrini, poichè ella lo ritira, accettando le dichiarazioni del Ministero, mi pare che potrebbe astenersi dall'aggiungere altre parole.

**FERRINI.** È per richiamare la Commissione ed il Governo a considerare che il territorio da percorrersi con questa linea è ricco di miniere di rame, tra le quali sono in attività quelle della Fenice Massetana, dell'Acceso e del Pozzino. Come pure vi esistono i ricchi stabilimenti boraciferi del conte De Larderel e Darval, unici in Europa per la produzione di materia così importante per le industrie.

Rammento anche la ricca miniera di lignite di Casteani, potente di circa 15 milioni di tonnellate commerciabili. Nonchè la ricchezza dei boschi sui quali si calcola una produzione annua di circa 73,760 tonnellate di carbone commerciabile.

Molte altre apprezzazioni potrei sottoporre al giudizio della Camera, se le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio e l'atmosfera ormai satura di vapori ferroviari, non mi consigliassero tacere.

Confido però che tra le prime linee da costruirsi tra quelle della quarta categoria, figurerà certamente questa da me raccomandata con l'emendamento che aveva presentato, poichè la evidente importanza di questa linea non può sfuggire alla previdenza ed

alla giustizia della Commissione e del Governo. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento dell'onorevole Minucci.

(*Non c'è*)

Non essendo presente, s'intenderà ritirato.

Poi viene l'onorevole Borelli Giovanni Battista. Lo ritira?

**BORELLI G. B.** Lo ritiro, tuttavia desidero essere assicurato di un fatto. Desidero sapere se i discorsi da farsi in appoggio degli emendamenti possano essere stampati negli atti parlamentari. (*Viva ilarità*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Borelli ne farà fare un opuscolo a parte del suo discorso. (*Nuova ilarità*)

**BORELLI G. B.** Signor presidente scusi, la mia proposta tende a ciò, che il Ministero abbia dei criteri per stabilire la precedenza delle linee. È una proposta fatta così semplicemente, senza pretendere che sia approvata. Però io domando, uno che deve sostenere un emendamento, in qual modo potrà presentare le sue ragioni al Ministero? (*Si ride* — *Rumori*)

*Voci.* Faccia una domanda.

**PRESIDENTE.** Insomma non c'è che un modo solo. O lei mantiene il suo emendamento, ed io interrogherò la Camera, la quale se lo appoggia, ella potrà svolgerlo e così vedere le sue ragioni ascoltate dai suoi colleghi e lette poi dai ministri anche e ricordate. O lei ritira l'emendamento, e non può avere facoltà di parlare.

**BORELLI G. B.** Ritiro l'emendamento. Solo desideravo che quelle ragioni che i deputati non hanno potuto esporre alla Camera, per sostenere alcune ferrovie, fossero conosciute dalla Camera stessa e dal Governo. Questo era il mio intendimento.

**PRESIDENTE.** Nei resoconti della Camera non si può raccogliere che ciò che nella Camera stessa si pronunzia. Per conseguenza non posso lasciar stampare cose che non siano state dette.

Viene ora l'emendamento dell'onorevole Billia. Lo ritira?

**BILLIA.** Lo ritiro, nella speranza che nella quarta categoria sarà contemplata la linea che io ho patrocinato.

**PRESIDENTE.** Poi viene l'emendamento dell'onorevole Roncalli. Onorevole Roncalli, mantiene o ritira il suo emendamento?

**RONCALLI.** Io non saprei trovare logico ora il ritiro (*Rumori*); giacchè noi siamo davanti ad una proposta del Ministero e non sappiamo quale accoglienza avrà da parte della Camera. Se la proposta ministeriale sarà accolta dalla Camera, allora tutti questi emendamenti cadranno da sè; ma se la pro-

posta ministeriale non venisse accettata, dovrebbero tutti riprodursi.

**PRESIDENTE.** Mi permetta, onorevole Roncalli, che le faccia osservare che nè nella primitiva proposta del Ministero, nè in questa nuova si contiene alcuna tabella nella quale si indichino specificatamente delle linee di quarta categoria; quindi non ci troviamo ora di fronte ad un fatto nuovo; per questa parte si rimane sempre nello *statu quo*. Soltanto vi erano dei deputati che proponevano si fossero fatte delle tabelle.

Ecco qual è la sola differenza.

**RONCALLI.** Posto che siamo nello *statu quo*, resto nello *statu quo* e non lo ritiro.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ecco; forse l'onorevole Roncalli, il quale teme un aggiornamento indefinito del voto della Camera sulla proposta ministeriale, non ha badato che la decisione della Camera è anzi prossima. La decisione della Camera verrà quando essa voterà le prime due righe dell'articolo 10. Se la Camera decide di autorizzare il Governo a costruire 1530 chilometri di ferrovia da aggiungersi ai 4490 già deliberati, ne viene di necessità, onorevole Roncalli, che si aggiungano i 60 milioni. Cosicchè mi pare che ella potrebbe ritirare il suo emendamento e correre la sorte comune, cioè del merito di ciascuna delle proposte.

**RONCALLI.** Prendo atto di questa dichiarazione e ritiro il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Viene ora l'emendamento dell'onorevole Villani Francesco. Mantiene o ritira il suo emendamento, onorevole Villani?

**VILLANI FRANCESCO.** Io, poichè il mio emendamento consta di due parti, una di esse la ritiro; però l'altra la mantengo, giacchè non si tratta di costruzione, ma si tratta di fare riunire in un solo articolo due linee indicate nel prospetto, le quali non sono in sostanza che una linea sola.

Col mio emendamento ho domandato che fossero le due linee riunite in una sola, eppoi che fossero collocate così riunite nella quarta categoria. Per questa seconda parte, ripeto, io non insisto, poichè le dichiarazioni del Ministero mi affidano che queste linee si faranno, ma per la prima parte...

**PRESIDENTE.** Ma mi permetta, onorevole Villani, come vuole ella che si pigliano due numeri i quali comprendono due linee in un allegato che ella nomina, e che se ne faccia un numero solo, dal momento che non si farà nessuna tabella, se la Camera approva il sistema della Commissione e del Governo?

*Voci.* Lo ritiri! lo ritiri!

**VILLANI FRANCESCO.** L'allegato dunque non vi sarà più...

**PRESIDENTE.** Ma gli allegati illustrativi la Camera non li vota.

**VILLANI FRANCESCO.** Come se non fossero allegati...

**PRESIDENTE.** Gli allegati illustrativi di una legge dal Parlamento non si sono mai votati.

*Voci.* Lo ritiri!

**VILLANI FRANCESCO.** Allora lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

L'onorevole De Saint-Bon mantiene o ritira il suo emendamento?

**DE SAINT-BON.** Io desidererei, trattandosi di una linea sulla quale la Commissione non ha emesso nessun parere, e trattandosi di una linea che non è iscritta in nessuna delle categorie, ma che dovrebbe esservi iscritta ora, desidererei, dico, che la Commissione ed il Ministero dessero la loro opinione, la quale, se fosse favorevole alla mia proposta, allora certo ritirerei il mio emendamento; in caso opposto sarei costretto chiedere l'opinione della Camera.

**PRESIDENTE.** Dunque, onorevole De Saint-Bon, quando avrà inteso l'opinione del Ministero, ella dichiarerà allora se mantenga o ritiri il suo emendamento.

**DE SAINT-BON.** Precisamente.

**PRESIDENTE.** Poi viene la linea Moretta-Saluzzo-Busca-Cuneo, proposta dall'onorevole Saluzzo ed altri.

L'onorevole Saluzzo mantiene, o ritira questo emendamento?

**SALUZZO.** Dirò due sole parole.

**PRESIDENTE.** Badi che lo ha già svolto quando si trattava della terza categoria.

**SALUZZO.** Precisamente. Lo svolgimento già da me dato al mio emendamento, allorchando chiedevo la iscrizione in terza categoria della linea Moretta-Saluzzo-Busca-Cuneo... (*Rumori e segni d'impazienza*)

**PRESIDENTE.** Non facciano rumori; andremo avanti più presto.

**SALUZZO...** mi dispensa dallo spendere ulteriori parole in favore dell'oramai notissima ferrovia. Io deploro che la Camera non abbia creduto di fare buon viso alla mia primitiva proposta, e soprattutto mi fece dolorosa meraviglia il rifiuto che venne dal Ministero così accerbamente pronunziato; ma oramai ogni osservazione, dopo le esplicite dichiarazioni fatte oggi, credo sarebbe superflua; quindi, sia per non ripetere cose già dette, sia per risparmiare un tempo prezioso alla Camera, mi limito a raccomandare vivamente la iscrizione in quarta categoria di questa ferrovia.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento dell'onorevole Sforza-Cesariui ed altri.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

L'onorevole Sforza-Cesarini lo mantiene, o lo ritira?

**SFORZA-CESARINI.** Sperando che le linee ferroviarie da me propugnate di Velletri-Anzio e Ciampino-Nemi siano iscritte in quarta categoria, e ritenendo che esse abbiano tutti i caratteri d'utile pubblico per esservi iscritte, ritiro il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento dell'onorevole Vacchelli. Lo mantiene o lo ritira?

**VACHELLI.** Favorevole a questo disegno di legge, sono naturalmente disposto a conciliarmi colla proposta del Ministero e della Commissione. La linea Borgo San Donnino-Cremona è già stata raccomandata dalla Commissione al Ministero per la iscrizione in quarta categoria; e credo anche sia opportuno ricordare che, trattandosi di una linea di congiunzione, il vantaggio che ne avrà il Governo per maggiore reddito delle linee già esistenti e principalmente della Brescia-Cremona e della Treviglio-Cremona sarà tale, da compensare gli interessi della spesa che il Governo farà per la Borgo San Donnino-Cremona. Tuttavia, prima di dichiarare che ritiro quest'emendamento, amerei di sentire qualche parola dall'onorevole Depretis, o dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Dunque anche ella ritira il suo emendamento.

Ora viene l'emendamento dell'onorevole Cagnola Francesco relativo alla linea Pavia-Lodi-Crema-Brescia.

Lo mantiene, o lo ritira?

**CAGNOLA FRANCESCO.** Sperando che il Ministero, per la dimostrata evidenza di ragioni vorrà aver presente la preferenza che merita questa linea per la iscrizione in quarta categoria, ritiro il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Poi viene l'emendamento dell'onorevole Di Pisa relativo alla linea Palermo-Misilmeri-Corleone-Sciacca.

Lo mantiene, o lo ritira?

**DI PISA.** Dietro le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, ritiro la mia proposta, anche a nome dei miei colleghi, onorevoli Indelicato e Friscia, che l'hanno firmata. Richiamo però l'attenzione del Governo su questa linea, nella fiducia che esso voglia comprenderla nella quarta categoria.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento col quale l'onorevole Sipio propone che la linea Campobasso-Lucera sia iscritta nella quarta categoria. Questo emendamento fu già svolto nella discussione della

seconda categoria. Domando all'onorevole Sipio se lo mantenga o lo ritiri.

**SIPIO.** Profondamente convinto che la ferrovia Campobasso-Lucera sia di grandissima importanza e d'interesse nazionale più che locale, mi auguro che Ministero e Commissione la vorranno comprendere nella classificazione delle ferrovie di quarta categoria.

In tale fiducia ritiro la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Poi viene l'emendamento col quale l'onorevole Inghilleri propone di classificare in quarta categoria la linea Palermo-Monreale.

Domando all'onorevole Inghilleri se lo mantenga o lo ritiri.

**INGHILLERI.** Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Segue un emendamento degli onorevoli Celesia e Borelli, che non è stampato, ed è così concepito:

« I sottoscritti propongono che nella quarta categoria sia iscritto il tronco Ormea-Oneglia-Porto Maurizio. »

L'onorevole Celesia ritira o mantiene quest'emendamento?

**CELESIA.** In seguito alle dichiarazioni fatte dal Ministro, ed essendosi dal medesimo riconosciuta l'importanza di questa linea nella discussione relativa alla seconda categoria, ritiro l'emendamento anche a nome del mio collega.

**PRESIDENTE.** Gli emendamenti essendo stati o svolti o ritirati, do facoltà di parlare all'onorevole Lanza.

**LANZA.** L'onorevole Presidente del Consiglio ha avuto la cortesia di confermare la dichiarazione da lui fatta relativamente alle linee Roma-Viterbo e Chieri-Tonco; la dichiarazione cioè di comprendere nell'articolo 10 a fianco della Lecco-Colico queste due linee e di trattarle tutte e tre egualmente. Ma dopo avere colla sua lealtà consueta confermata questa sua dichiarazione, ha soggiunto di appigliarsi ad un altro temperamento, che sarebbe quello di rilegare queste linee nel vasto oceano della quarta categoria, facendo loro correre la sorte di tutte le altre, (*Voci di diniego dell'onorevole Presidente del Consiglio*) e d'esponele ancora alla prova delle future deliberazioni del Parlamento. Ora a me pare che questo non sia un mantenere la promessa fattami. Mi perdoni l'onorevole ministro, ma debbo dirlo apertamente. Io non ho diritto nè forza d'obbligare l'onorevole ministro di mantenere le sue dichiarazioni: l'unica cosa che mi rimane a fare è di dichiararlo apertamente e di affermarlo affinché si sappia in che modo le cose si sono condotte.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Chiedo di parlare.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

LANZA. Non è a capriccio, o signori, che si era chiesta questa promessa e questa dichiarazione del Ministero. Bisogna sovvenirsi che questa promessa venne fatta quando l'onorevole Di Sambuy chiedeva alla Camera e perorava perchè questa linea fosse compresa nella terza categoria. Ora egli ha cessato di fare questa domanda, non ha ricorso ad un voto della Camera in seguito alle dichiarazioni del ministro che avrebbe bensì compreso questa linea nella quarta categoria, ma fin d'ora assicurava la sua costruzione fra le prime linee, e questa nominava tassativamente nel decimo articolo. Ora invece tutti questi vantaggi e queste assicurazioni vengono interamente a cessare col comprenderla con tutte le altre nella quarta categoria. *(No! no!)*

L'onorevole ministro, se ho bene inteso, e desidero di non avere inteso bene, nell'interesse della linea, ha dichiarato che ha creduto di comprenderla nella prima tabella della quarta categoria, fra le prime che verranno poi presentate alle deliberazioni del Parlamento. Or bene, voi vedete che differenza enorme vi sia di condizione e di sicurezza per questa linea fra la prima promessa fatta dall'onorevole presidente del Consiglio e la dichiarazione fatta testè.

Se fin d'ora si mantenesse la promessa, votando l'articolo 10, anche come è stato testè modificato, d'accordo tra la Commissione ed il Ministero, la linea verrebbe assicurata, e non andrebbe più soggetta ad alcuna deliberazione, invece per le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio deve correre anche le sorti di una ulteriore deliberazione della Camera.

Io non intendo di proporre alcuna risoluzione alla Camera; sono ben lontano da ciò: ma intendo unicamente di dichiarare che ho compreso tutta la portata della modificazione fatta dall'onorevole ministro alla sua promessa a scapito delle linee Chieri-Tonco e Roma-Viterbo.

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

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Bisogna che io mi sia male spiegato, o che l'onorevole Lanza mi abbia male compreso.

LANZA. Desidero l'una o l'altra cosa.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io ho dichiarato che aveva preso quest'impegno, e questo non già nei termini che furono espressi dall'onorevole Lanza, quantunque certamente io preferisco quella linea che costa meno (e l'onorevole Lanza può capire questo facilmente, poichè conosce le località). Dunque questo è l'impegno. Ho anche dichiarato che non avevo difficoltà a che questa linea fosse compresa nella 4ª categoria nominativamente, il che, siamo

schietti, equivaleva a dire: mettere questa linea nel decimo articolo, come la linea Lecco-Colico. Io lo ammetto, le mie parole suonavano così. Se l'onorevole Lanza vorrà costringermi ad eseguire la mia promessa, io prego la Camera di inscrivere questa linea nell'articolo 10, in quarta categoria. Ma l'onorevole Lanza deve avere inteso il motivo per cui io ho pregato i proponenti di non astringermi a mantenere la mia parola; è che per la discussione fatta colla Commissione, si è creduto più conveniente di non fare una quarta tabella, a cagione degli inconvenienti che se ne avrebbero in conseguenza della mancanza degli elementi necessari, e perchè potrebbero andarne pregiudicate delle questioni gravi.

Io ho qui una filza di linee che sono state raccomandate da diversi amici che ora mi guardano. *(Si ride)* Le ferrovie sono come le ciliegie: se ne tiriamo fuori due, ce se ne attaccano dieci. Se poi ci impegniamo in questa discussione, non so dove finiremo. Dunque io ammetto il mio impegno; se l'onorevole Lanza mi fa un appello e mi dice: mettetela ai voti, io pregherò la Camera di votare; ma ci guadagnerà l'onorevole Lanza? Io non lo credo, perchè tutti sentono gli inconvenienti di fare una nuova tabella.

Poi non ci si guadagnerà mica molto. Io ho dichiarato che la linea raccomandata dall'onorevole Lanza e la linea Viterbo-Roma saranno comprese nella prima proposta che sarà fatta alla Camera in occasione del bilancio di prima previsione, per la costruzione di linee in quarta categoria. Ecco le dichiarazioni che ho fatto e che manterrò.

LANZA. Due parole.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Dopo queste dichiarazioni... *(Rumori)*

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Le deliberazioni poi della Camera, quanto alla esecuzione, resteranno sempre riservate, anche se iscritte queste linee. Le deliberazioni che la Camera prenderà in appresso potranno rimandare la costruzione a tempo indefinito. Non possiamo togliere questa libertà alla Camera, tanto più che questa discussione non potrà venire che in occasione della discussione del bilancio. Non c'è altro modo di eseguire la legge nella complicatissima questione della precedenza di esecuzione. Dunque se l'onorevole Lanza insiste, io prego la Camera di votare; se l'onorevole Lanza si accontenta io gliene sarò gratissimo.

LANZA. Ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Un momento; l'ha chiesto prima l'onorevole Trompeo al quale ne do facoltà.

TROMPEO. L'onorevole presidente del Consiglio, nel lanciarmi oggi una nuova bomba, dichiarerò che

avrebbe compreso nella proposta delle nuove costruzioni ferroviarie della quarta categoria, che per la prima avrebbe presentata alla Camera, la linea sulla destra del Po, la Viterbo-Roma, quella di Trastevere...

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ed altre ancora.

**TROMPEO...** ed inoltre quella da Santhià a Sesto Calende.

Ora è contro quest'ultima dichiarazione del presidente del Consiglio che io debbo fare le più ampie ed assolute riserve. Questa dichiarazione implicherebbe una rinunzia alla linea sott'alpina.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ma no... si farà intanto la Biella-Gattinara.

**TROMPEO.** Io mi appello allo stesso onorevole presidente del Consiglio se riguardo a questa linea sott'alpina, nella seduta del 23 di questo mese, vale a dire tre giorni fa, tanto egli, quanto l'onorevole relatore non abbiano fatte dichiarazioni in tutt'altro senso.

Quindi, se la dichiarazione che oggi ha fatta l'onorevole presidente del Consiglio non ha questo scopo...

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Niente affatto.

**TROMPEO...** tanto meglio; ma quando la sua proposta potesse in qualsiasi modo pregiudicare la linea sott'alpina, io dovrei fare le più ampie riserve, anzi dovrei protestare contro un simile contegno.

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

**LANZA.** Io ringrazio l'onorevole presidente del Consiglio delle ulteriori dichiarazioni che ha fatte, e della generosità che ha avuto di dichiarare che manterrebbe scrupolosamente fino all'ultima delle sue parole, se io insisteva, e che allora avrebbe ricorso alla Camera perchè decidesse sulla questione. Io non intendo di portar la questione a questo punto: so tutto il rispetto che si deve al Governo, e non ci verrò mai meno, qualunque sia il partito che siede al potere. Dunque io accetto le sue dichiarazioni. Quanto poi alla scelta della linea, benchè egli abbia dichiarato che, per ragioni di economia, avrebbe preferito la più breve, io non ci ho interesse alcuno.

Faccia la più breve o faccia la più lunga; spenda 15 milioni, o ne spenda 5: per me non preferisco più una contrada che l'altra della mia provincia. Chiedo unicamente che adempia la promessa già fatta di costruire una linea che soddisfi gli interessi di quella regione. Egli ha dichiarato che nella prima tabella avrebbe collocato questa linea fra le prime. Io prendo atto di questa dichiarazione, e non posso far altro che dichiararmi soddisfatto a questo riguardo, giacchè ad una promessa fatta così solen-

nemente, è impossibile che si possa venir meno. (Bene!)

**PRESIDENTE.** Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Delle Favare.

**AVEZZANA.** Chiedo di parlare.

**BELLE FAVARE.** Io voleva interessare l'onorevole presidente del Consiglio per una linea che da Catania metta ad Adernò; questa è stata una linea disgraziata: perchè le popolazioni di Misterbianco, Paternò, Santa Maria di Licadìa, Biancavilla ed Adernò meritavano di essere considerate quando si fece la prima linea, quella cioè che da Catania porta alla stazione di Leonforte. Sgraziatamente questa linea non ha percorso che la così detta Piana di Catania lasciando da parte queste popolazioni, che rappresentano 50,000 e più abitanti, che hanno un traffico rilevante, che hanno già fatto qualche cosa e faranno di tutto per poter ottenere questa linea, che hanno già un progetto in corso, anzi sin da due anni hanno pensato di adottare il metodo a scartamento ridotto, per poter godere di simili mezzi di celere comunicazione.

Io spero che l'onorevole presidente del Consiglio vorrà provvedere perchè a questo banchetto ferroviario possano anche prendere parte queste popolazioni, che sono state finora abbandonate.

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

**AVEZZANA.** Come ieri ho patrocinato questo tronco di ferrovia Chieri-Tonco, non posso a meno che di continuare ad appoggiare anche oggi le calde parole a favore di esso, dette testè dall'onorevole Lanza, poichè dalle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio pur troppo vedo che questo progetto di ferrovia, così ben meritato da quelle popolazioni è mandato ad un incerto avvenire. Me ne dispiace, perchè io mi era fatto illusione che l'onorevole presidente del Consiglio fosse disposto a riconoscere la giustizia di questo tronco, e non avesse difficoltà di inserire nel multiforme progetto di ferrovie che stiamo discutendo (intorno al quale espressi già una volta i miei dubbi che sia per eseguirsi), il tronco medesimo, cui spetta per giustizia un posto almeno in quarta categoria, avendo quelle popolazioni fatto ben gravi sacrifici, senza mai reclamare dal Governo nè aiuti nè sussidi.

Io intendo che le ferrovie debbano essere fatte per quanto è possibile coi mezzi propri delle provincie e dei comuni che ne ritraggono più specialmente comodo e profitto; ma sono certo che quei comuni, industriosi e intraprendenti come sono, dopo avere digià costruito il tronco da Trofarello a Chieri, per poco che siano sostenuti e coadiuvati

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

dal Governo, finiranno per costruire anche quello da Chieri a Tonco.

Il Governo deve solo aiutarli. Capisco perfettamente che il Governo si trova in grande imbarazzo dovendosi occupare di tante ferrovie. In mezzo ad una farragine tale di progetti, di linee, di allacciamenti, di questioni finanziarie ed economiche, di domande e di desiderii infiniti, io non so davvero come sarà possibile al Governo di arrivare alla fine, e soprattutto poi mi conturba l'idea dell'esercito di impiegati che di tutte queste interminabili linee saranno la conseguenza; tutte queste gravi difficoltà io stesso ebbi ad accennarle fin da principio parlando sulla linea Eboli-Reggio, ma poichè ci siamo messi in questo ginepraio, almeno il Governo non dimentichi questa linea Chieri-Tonco, che io credo mio dovere di caldamente raccomandare come quella che sarà utile e proficua a popolazioni veramente industriose, utile che in fin dei conti ridonderà a beneficio dell'intero paese.

**PRESIDENTE.** Veniamo all'altro emendamento:

« Il sottoscritto propone che il tronco Gallipoli-Manduria sia compreso nella quinta categoria. »

Carbonelli.

Onorevole Carbonelli, mantiene o ritira questa proposta?

**CARBONELLI.** Faccio una raccomandazione all'onorevole presidente del Consiglio, all'onorevole ministro dei lavori pubblici e all'onorevole Commissione. Da Gallipoli fino a Francavilla ci sono delle numerose popolazioni, che si trovano fuori affatto dalle linee ferroviarie.

Io raccomando all'onorevole presidente del Consiglio, al ministro dei lavori pubblici e alla Commissione di riflettere che sono già stati votati da quella provincia i fondi per la costruzione di una ferrovia a piccolo scartamento da Gallipoli a Manduria-Sava e Francavilla, e li prego quindi di prendere in considerazione questo progetto. Ho finito. (*Bravo! Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** Ora prego la Commissione di voler dire la sua opinione sugli emendamenti svolti, su quelli che non furono ritirati, e pei quali i proponenti si riservarono di udire le dichiarazioni del Ministero e della Commissione; e finalmente sugli articoli presentati dal Governo d'accordo colla Commissione stessa.

**GRIMALDI, relatore.** Tante e tante volte nel corso della discussione del progetto attuale è stato questo paragonato ad un banchetto.

L'onorevole presidente del Consiglio, ciò considerato, ha presentato un bel *dessert*. Si può discutere se il banchetto sia stato buono o cattivo; ma non si può mettere in dubbio che splendido e bril-

lante è il *dessert* che l'onorevole Depretis ci ha preparato. (*Bravo!*)

Diffatti, o signori, nella discussione da tutti i lati della Camera ho inteso sempre ripetere, che la Commissione, mentre si preoccupava tanto delle linee delle tre prime categorie, poco o nulla intendeva di provvedere alle linee di quarta categoria; e nelle mie orecchie risuona ancora l'eco delle parole che ho udite tante volte: che la Commissione pensa ai pesci grossi e trascura i piccoli.

Io mi affaticava sempre a dire che la Commissione, a tempo opportuno, avrebbe dimostrato alla Camera che nulla a lei era sfuggito; che, come aveva provveduto alle linee delle tre prime categorie, avrebbe pensato anche alle linee di quarta. Oggi essa, per mio mezzo, mantiene la sua promessa.

Nel primitivo progetto presentato dall'onorevole Baccarini, nelle linee di quinta categoria, che corrisponderebbe alla quarta attuale, erano compresi non più che 700 chilometri.

Nel progetto della Commissione, giusta la relazione dell'onorevole Morana, erano mantenuti nella quinta categoria 700 chilometri. Una terza fase subì il progetto per effetto della quale le linee ebbero tutte una promozione; ed allora delle linee di quarta e quinta categoria la Commissione ne fece una sola, per 1341 chilometri.

Notate dunque che i 700 chilometri di linee locali divennero pochi mesi dopo 1341. Ma, o signori, nella discussione che è avvenuta alla Camera, di questi 1341 chilometri circa 400 furono promossi agli onori della terza categoria, sicchè, mantenendo fermo il progetto, i 1341 chilometri venivano a ridursi a 941 soltanto.

Ecco l'impegno che aveva assunto la Commissione; ecco ciò che da lei si poteva pretendere. Ma essa è andata *ultra petita*, come si direbbe in linguaggio legale; essa ha cercato di poter soddisfare una maggior somma di bisogni e d'interessi, che, per quanto locali, erano e dovevano ritenersi importantissimi, e così ha aumentato i 941 chilometri a 1530.

Ma, signori, non bastava aver determinato il numero dei chilometri, bisognava determinare anche il fondo corrispondente. Questo fondo si era reso esiguo, perchè ridotto, come avete udito, a soli 45 milioni; e con 45 milioni ben pochi chilometri avrebbero potuto farsi, e il desiderio dei sostenitori delle linee ferroviarie locali sarebbe rimasto poco o nulla soddisfatto.

I 45 milioni sono ora divenuti, per l'aumento di un anno, 105 milioni a carico dello Stato, 63 a carico delle provincie, 168 milioni in tutto. E così quella categoria di linee locali, che in origine era

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

di 700 chilometri, che passò poscia a 1341, che si ridusse in seguito a 941, oggi è salita a 1530, ed è servita dal fondo di 168 milioni.

Mi pare chiaro, o signori, che col fondo di 168 milioni e con 1530 chilometri, gli interessi più importanti delle linee locali possono dirsi completamente soddisfatti. Ed io credo davvero, che la discussione per le linee di terza categoria sarebbe stata più semplice, se coloro i quali proteggevano e sostenevano gli interessi locali, fossero stati sicuri che questa quarta categoria non era una poesia, un fantasma, un sogno, ma era una realtà. Io credo che tutti si affannavano per promuovere le loro linee alla terza categoria, non tanto per l'insensibile vantaggio di poco meno di un decimo di differenza (quale è realmente tra la terza e la quarta categoria); ma per il dubbio che essendo relegati al posto della quarta, i loro desiderii sarebbero soddisfatti oltre il ventennio, a cui si riferiva il progetto di legge attuale. Anzi, a questo proposito, non posso fare a meno di notare la discrezione di taluni dei nostri onorevoli colleghi, i quali, quantunque avrebbero potuto come gli altri demandare la promozione delle loro linee alla terza categoria, non lo fecero. E qui mi piace di rammentare l'egregio mio collega ed amico Geymet, il quale sostenne la linea Pinerolo-Torre Pellice, che difatti era stata concessa e che avrebbe dovuto eseguirsi da tanto tempo, e che è meritevole di ogni considerazione per la sua importanza; eppure egli ebbe la discrezione di non prendere la parola nel corso della discussione, se non quando si trattava delle linee di quarta categoria. Mi occorre ricordare il mio amico Correale, il quale avrebbe potuto seguire le orme di tutti gli altri; eppure si limitò, per la linea da lui sostenuta, a prendere la parola solamente sulle linee di quarta categoria. Mi piace ricordare l'onorevole Bovio, il quale sostenne la linea Barletta-Spinazzola, antica e viva aspirazione dei paesi che egli rappresenta nella Camera; aspirazione la quale era sorretta da studi accuratamente fatti e debitamente approvati.

Queste linee sono pari a tutte le altre che sono state discusse nella Camera; alle quali si riferiscono tante dichiarazioni che ho avuto l'onore di fare in nome della Commissione, dichiarazioni che estendo anche a queste tre linee delle quali allora non si parlò. E queste dichiarazioni varranno perchè il Governo tenga presente l'elenco fatto dalla Commissione e le sue raccomandazioni, nel fare la classificazione delle linee di 4ª categoria.

Ma tornando, signori, allo scopo precipuo delle dichiarazioni fatte ora dall'onorevole Depretis, ho l'onore di soggiungervi che la Commissione nella

sua opera benefica a favore delle linee locali, non si è arrestata solamente a fissare i 168 milioni e 1530 chilometri; ma ha fatto un passo avanti d'accordo col Governo, poichè ha considerato che oltre le linee locali, vi erano quelle le quali avrebbero potuto farsi con un piccolo sussidio da parte dello Stato, e che d'altra banda erano linee remuneratrici, inquantochè compensavano il Governo di quell'onere che assumeva per loro conto. E la Commissione a seguire questa idea veniva incoraggiata e sospinta dall'esempio delle benemerite provincie venete, le quali, in forza della legge del 1873, col lieve carico dello Stato di mille lire al chilometro per 35 anni, e con franchigie di non molto rilievo fecero le loro strade, le quali possono dirsi remuneratrici, almeno in confronto di altre ferrovie d'Italia.

Sicchè, o signori, la Commissione vi propone oltre l'articolo 10, relativo alle linee locali, l'articolo 12 il quale si riferisce all'autorizzazione da darsi al Governo per tutte queste linee che mi permetterò di chiamare *terziarie*, di queste linee di ultimo ordine; ma che in un progetto ferroviario così importante possono e debbono avere la loro giusta parte.

Ora, fissate così questa 4ª e questa 5ª categoria, restava l'esame su due punti. Primo, quale doveva essere la graduazione del concorso dello Stato per le linee di 4ª categoria? Secondo, bisognava o no fare l'elenco di esse? In quanto alla prima parte già l'onorevole presidente del Consiglio vi accennò che il Governo propose alla Commissione una lieve differenza. Ricordo alla Camera che la Commissione proponeva che il concorso a carico dello Stato dovesse essere di 5 decimi per le prime 80,000 lire; di 7 decimi da lire 80,001 fino a lire 130,000; e di 9 decimi per ogni eccedenza sulle lire 130,000.

Il Governo ora propone sei decimi sino a 80,000 lire, sette decimi sino lire 150,000 e nove decimi per ogni eccedenza sulle lire 150,000.

Come vedete, la proposta del Governo non incontra, nè poteva incontrare difficoltà da parte della Commissione; inquantochè serve lievemente sì, ma serve a migliorare la posizione dei corpi morali per le linee di non molto costo; e per quelle le quali importano oltre 150 mila lire a chilometro presenta una lievissima differenza.

Sicchè, o signori, la Commissione fu pienamente d'accordo col Governo per questa parte; e l'uno e l'altra incarnarono così il loro concetto non solo di rendere seria la quarta categoria, non solo di dotarla di 168 milioni, quanti ne bastano a soddisfare alle esigenze di essa; ma di rendere ancor minore l'onere delle provincie e dei comuni.

In quanto alla seconda parte la Commissione

esaminò accuratamente se convenisse o no di fare un elenco di quarta categoria. Ma, signori, io credo che ciascuno di voi, riscontrando la propria coscienza, non può fare a meno di ritenere quanto malagevole, quanto imperfetto, quanto ingiusto forse sarebbe stato il sistema di volere ora classificare nella legge tutte le linee di quarta categoria.

Io prego la Camera di riflettere un momento a quell'elenco, che ho dovuto far stampare e ristampare quattro volte per le diverse correzioni che venivano fatte, per i diversi progetti che venivano presentati man mano, per le diverse notizie che ho avuto bisogno di raccogliere, chiamando financo dei colleghi a darle. Ebbene che cosa avete in questo elenco? Avete oltre 3000 chilometri di ferrovia; avete delle ferrovie segnate in duplicato; avete delle altre linee che mancano di progetti.

Dunque, signori, questo elenco che ha fatto la Commissione non è efficace se non in quanto serve a determinare la storia di tutte le domande, di tutte le richieste che finora si sono fatte in materia ferroviaria, ed è con questo scopo storico che l'ho fatto; perchè possa il Governo, che deve fare l'elenco della 4ª categoria, prendere da questa selva, da questa sorgente le linee che deve comprendervi poi di fatto, e della cui costruzione si deve occupare. Prego la Camera di riflettere che non è alla Commissione dato di fare tale elenco, ma al Governo, il quale, per effetto di questo progetto, ha l'obbligo di redigerlo e presentarlo, insieme ai bilanci, alla Camera; perchè essa possa esercitare così su questa come su ciascun'altra parte, relativa alle opere pubbliche, quel controllo che la vostra Commissione ha cercato di determinare nettamente. Essa, in questo disegno così vasto ed importante, ebbe di mira una cosa sola, non dare ragione di arbitrio al Governo, e tenere fermo il controllo parlamentare, affinché nulla sfuggisse all'alto sindacato della Camera.

Epperò, signori, a tutti coloro i quali hanno ritirato i loro emendamenti, ed agli onorevoli colleghi che ancora li debbono ritirare, io domanderei: ma chi si sente in forza di poter fare adesso la classificazione della 4ª categoria? Si dovrebbe ricominciare da capo una lunga discussione, ed incorreremo nel pericolo di fare delle ingiustizie. Questa responsabilità la vostra Commissione non vuole averla.

Però, a questo proposito, non posso astenermi dal fare due dichiarazioni. La prima è conforme a quella fatta dall'onorevole presidente del Consiglio, il quale assunse l'impegno dinanzi alla Camera di iscrivere nella quarta categoria le due linee *Viterbo-Roma* e quella *sulla riva destra del Po Chieri-*

*Tonco*. Le dichiarazioni della Commissione furono conformi per questa parte a quelle del Governo, ed io non posso che riconfermarle a nome della Commissione stessa. Ma quale fu l'impegno assunto dalla Commissione e dal Governo? Fu quello di iscrivere in prima linea nella tabella della quarta categoria la linea Viterbo-Roma e l'altra sulla riva destra del Po; e quando sarà presentata al Parlamento, vi saranno iscritte.

L'onorevole presidente del Consiglio parlò pur anche della stazione di Trastevere, e ricordò che io, a nome della Commissione, ho fatte delle dichiarazioni sulla necessità di essa; e non posso che confermarle. Come per l'altra linea Santhià-Gattinara-Sesto-Calende, dall'onorevole Depretis accennata, mi associo pienamente alle sue dichiarazioni. Ma, signori, permetterete che io non passi oltre; permetterete che non faccia altro che riportarmi a tutte le dichiarazioni che ho fatte in nome della Commissione per ciascuna linea su cui ho avuto l'onore ed il debito di parlare. Gli studi dalla Commissione fatti, le massime da lei stabilite, serviranno, spero, al Governo onde fare l'elenco della quarta categoria; nella quale confido che nulla sarà trascurato di quanto da questa discussione è risultato. Dunque ringrazio gli onorevoli colleghi, che hanno ritirati i loro emendamenti; essi hanno preveduto quello che io aveva loro a dire in nome della Commissione, e hanno udito quello che ha detto l'onorevole presidente del Consiglio.

Prego poi i due onorevoli colleghi Vacchelli e Saint-Bon, i quali non hanno voluto finora ritirare gli emendamenti, aspettando le dichiarazioni della Commissione; a ricordare che per le linee, alle quali i loro emendamenti si riferiscono, Borgo San Donnino-Cremona, Montebelluna-Castelfranco-Campossampiero, vi furono delle speciali dichiarazioni del Governo e della Commissione; come ve ne furono per l'altra linea Adria-Cavarzere-Padova, della quale si è occupato l'onorevole Cavalletto. Oggi dunque non si tratterebbe che di ripetere cose già dette, e la Camera mi ha già udito tante volte, che temo di annoiarla. (*No!*) Con queste dichiarazioni adunque, e nella piena coscienza che la Commissione ha mantenuto le promesse fatte ed ha cercato di soddisfare a tutte le legittime aspirazioni, spera e si augura che la Camera voglia approvare i vari articoli che ella vi ha proposto d'accordo col Governo, e che corrispondono ai sentimenti che tante volte avete espressi in questa discussione. (*Segni di viva approvazione*)

PRESIDENTE. Mi rimane da domandare all'onorevole Plebano se mantenga o ritiri la sua proposta di aggiunta all'articolo 10.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

**PLEBANO.** Se l'onorevole presidente mi concede, dirò poche parole.

L'aggiunta che ho proposta, non riguarda nessuna linea in modo speciale.

**PRESIDENTE.** È un'aggiunta di massima.

**PLEBANO.** Perfettamente; è un'aggiunta di massima all'articolo 10. La necessità di questa aggiunta non è cessata dopo le proposte fatte dall'onorevole presidente del Consiglio ed accettate dalla Commissione. Queste proposte consistono in sostanza nel non fare per la quarta categoria alcun elenco, e di venire anno per anno a proporre quelle linee, che dal Governo si crederà di dover proporre in quarta categoria.

Ma io domando se non convenga che la legge stabilisca una qualche norma per determinare quali siano le linee che debbono essere classificate nella quarta categoria. È egli opportuno di lasciare per 20 anni di seguito, a tutt'i Governi che si succederanno, la facoltà, l'arbitrio di portare in questa categoria questa o quell'altra linea? Non è egli opportuno di stabilire una qualche norma? Mi pare di sì. Le norme che ho indicate nell'aggiunta che ho proposta insieme ad alcuni nostri colleghi, sono quelle che paiono a me le più convenienti. Del resto accetterei qualunque altra norma, per la quale non sia lasciato al Governo, che non sappiamo nel corso di vent'anni in quali mani possa cadere, come diceva testè l'onorevole relatore, l'arbitrio di determinare queste linee; e per non ricominciare ogni anno, all'epoca della discussione del bilancio, la discussione che abbiamo fatta in questi giorni. Oso sperare che il Governo e la Commissione si persuaderanno della ragionevolezza di quest'aggiunta e non vorranno respingerla.

**PRESIDENTE.** Onorevole Plebano, mantiene adunque il suo emendamento?

**PLEBANO.** Sentirei volentieri le osservazioni dell'onorevole ministro e della Commissione su questa mia proposta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Berti può parlare.

**BERTI.** Quest'emendamento si potrà discutere quando venga in discussione l'articolo 13, proposto dal Ministero; è un criterio di più che si tratterebbe di aggiungere. Se il Ministero l'accetta, la questione è finita; se non l'accetta, si discuterà.

**PRESIDENTE.** Osservo che ieri l'onorevole Berti venne a fare istanza presso la Presidenza perchè quest'aggiunta si discutesse in occasione della discussione dell'articolo 10.

**BERTI.** Siccome adesso si è modificata la questione colla proposta dei tre articoli del Ministero, questa proposta trova la sua sede all'articolo 13.

**PRESIDENTE.** Allora si sospenderà la discussione

intorno a quest'emendamento. L'onorevole Plebano accetta?

**PLEBANO.** La mia aggiunta può stare tanto all'articolo 10, come all'ultimo degli articoli proposti testè dal presidente del Consiglio. Io domando solo che la Commissione ed il Ministero si compiacciano di dichiarare se l'accettano o no.

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

**GRIMALDI, relatore.** Debbo giustificarmi perchè poco fa non ho tenuto conto di quest'emendamento sottoscritto dagli onorevoli Berti Domenico, Plebano ed altri. Non l'ho fatto perchè dovea prima disbrigarmi di tutti gli emendamenti che si riferivano alle linee. Compio ora al dovere di esprimere l'avviso della Commissione sulla proposta suddetta. Con essa si esprime questo concetto; che per l'ordine delle concessioni il Governo debba tener conto di quelle linee nelle quali le domande siano più antiche e corredate di studi più dettagliati, più precisi. Io prego gli egregi proponenti di volere riflettere che se nella legge si adottasse il principio di determinare il modo come il Governo deve procedere nelle concessioni; naturalmente, oltre di questo criterio, bisognerebbe fissare tutti quegli altri, i quali dovrebbero essere di guida al Governo nello stabilire l'ordine di precedenza. Certamente il mettere un criterio, e trascurare gli altri sarebbe un'opera poco seria, che gli onorevoli proponenti dell'emendamento certo non vogliono.

D'altra parte dichiaro, che il loro concetto è giustissimo, cioè che il Governo, fra gli altri criteri, debba tener conto di questo. Io ricordo ad essi che già nella discussione generale ho avuto l'onore di dire alla Camera che per me quelle linee le quali avevano una storia, le quali avevano un dettaglio di studi fatti, si presentavano già colla presunzione, colla quasi certezza di essere linee utili e veramente remuneratrici.

Oggi dunque non posso che confermare quello che ho detto; e spero che queste dichiarazioni (nelle quali son sicuro che il Governo vorrà consentire), queste dichiarazioni varranno a far ritirare l'emendamento, non perchè non sia giusto quel che in esso si dice; ma perchè quel criterio insieme a tutti gli altri debbe essere tenuto presente dal Governo nell'ordine delle costruzioni. Nè vi è pericolo che il Governo lo trascuri; perchè, se ciò fosse, vi sarebbe sempre il Parlamento, il quale ogni anno nell'esaminare gli impegni e nel determinare l'ordine di precedenza, vedrebbe se si è trascurato questo e ogni altro criterio che deve guidare il Governo nella buona e retta esecuzione di questo disegno di legge.

## SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

PRESIDENTE. Onorevole Plebano...

PLEBANO. Se l'onorevole presidente del Consiglio, come sono persuaso, si compiacerà di confermare anche egli le dichiarazioni del relatore, io non ho difficoltà di ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Come uno dei principali criteri da tenersi presenti, io lo ammetto; ma non lo si può ammettere come criterio da preferirsi ad altri criteri che possono essere più importanti.

Come uno dei principali criteri io lo ammetto; in caso diverso si stabilirebbe la massima di dare alla età la precedenza sul merito.

PRESIDENTE. Onorevole Berti Domenico, mantiene ella il suo emendamento?

BERTI DOMENICO. Siccome aveva proposto anche io con parecchi altri amici questo emendamento, dopo le dichiarazioni del relatore, confermate dall'onorevole presidente del Consiglio, prendo atto di queste dichiarazioni ed anche io mi unisco all'onorevole Plebano per ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Geymet può parlare.

GEYMET. Io faccio una eguale dichiarazione, tanto più che essa era già compresa nelle brevi parole che ebbi a dire alla Camera...

PRESIDENTE. Ora viene l'onorevole Martelli. (*Non è presente*)

Onorevole Cucchi, mantiene o ritira l'emendamento che ella insieme all'onorevole Martelli ed altri aveva firmato per Lecco-Colico?

CUCCHI. Dopo le dichiarazioni del presidente del Consiglio, ritiro, per conto mio, quell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. E per conto degli altri?

CUCCHI. Per conto degli altri non intendo assumere nessuna responsabilità.

PRESIDENTE. Allora io domanderò all'onorevole Marcora, se è presente... (*Non è presente*)

Onorevole Bizzozzero... (*Neppure*)

Onorevole Delia Somaglia... (*Neppure*)

Onorevole Fano... (*È assente!*)

Onorevole Canzi... (*È fuori!*)

Onorevole Merzario... (*È fuori!*)

Onorevole Glisenti... (*Non c'è!*)

Onorevole Cagnola Francesco?

CAGNOLA FRANCESCO. Mi unisco alla dichiarazione dell'onorevole Cucchi, e ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Basetti Giov. Lorenzo? (*Non c'è!*)

Onorevole Cavalletto?

CAVALLETTO. Io devo acconciarmi alle nuove proposte del Ministero, perchè non voglio mettere a rischio d'un insuccesso la proposta, cui mi sono associato; e quindi ritiro, per parte mia, l'emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Cucchi Luigi?

CUCCHI LUIGI. Per parte mia ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Dunque questo emendamento è ritirato.

L'onorevole Guala, ritira anche il suo?

GUALA. Il mio non è che una raccomandazione al Governo.

PRESIDENTE. E siccome le raccomandazioni non si votano, l'emendamento s'intende ritirato.

L'onorevole Ratti, mantiene o ritira il suo emendamento?

RATTI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio e lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Roberti, mantiene o ritira il suo?

ROBERTI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto, mantiene il suo emendamento?

CAVALLETTO. Sulla linea Montebelluna-Castelfranco-Camposampiero l'onorevole relatore ha detto or ora parole confortanti che non mancheranno di effetto; ma non ha fatto cenno dell'Adria-Cavarzere-Padova. Ma noto che nella tabella della quarta categoria al numero 8 c'è Adria-Cavarzere; se questa linea non venisse completata, proseguendola per Piove a Padova, non avrebbe ragione di essere. È necessario che questa linea sia completata sino a Padova, quando si voglia che essa sia veramente utile ai molti interessi locali e interprovinciali, ai quali deve servire.

Quindi confidando che essa sarà compresa nella quarta categoria, io ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Micheli?

MICHELI. Mi unisco alla dichiarazione fatta dall'onorevole Cavalletto, e ritiro il mio emendamento.

PRESIDENTE. Poi viene l'onorevole Panattoni. (*È assente*)

Quindi l'onorevole Toscanelli. (*È assente*)

Poi l'onorevole Maffei.

MAFFEI. Mi permetta l'onorevole presidente del Consiglio di fargli una raccomandazione.

L'emendamento da me firmato insieme cogli onorevoli Panattoni, Toscanelli e Barazzuoli si riferisce ad una linea che trova la sua origine in un decreto del Governo in data 8 marzo 1860, allorquando fu stabilita la costruzione della linea maremmana. Allora fu determinato che il tronco Cecina-Saline dovesse avere la sua prosecuzione, prosecuzione che se si fosse fatta a quell'epoca sarebbe stata fatta a carico dello Stato.

Di questa prosecuzione ebbe ad occuparsi anche la Camera in occasione di una interpellanza fatta nell'aprile del 1861 dall'onorevole Toscanelli.

Ho citato queste date soltanto per constatare al-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

l'onorevole presidente del Consiglio che la linea da me e dai miei amici propugnata non è nata oggi; ma che a questa linea mancano due anni soltanto per uscire dall'età pupillare, alla quale alludeva l'onorevole presidente del Consiglio; per cui spero che l'onorevole presidente del Consiglio vorrà assentire che venga posta in quarta categoria, avuto riguardo all'età abbastanza avanzata di questa linea.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'emendamento dell'onorevole De Vitt.

Dopo le dichiarazioni del ministro, lo ritira?

**DE VITT.** Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, io, anche a nome del collega l'amico mio deputato Ferrini, raccomando caldamente questa linea, e ritiro il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Viene finalmente l'onorevole De Saint-Bon, il quale si era riservato di parlare dopo udite le dichiarazioni del relatore.

L'onorevole De Saint-Bon ha facoltà di parlare.

**DE SAINT-BON.** Veramente mi era riservato il diritto di parlare dopo l'onorevole relatore della Commissione; ma questi non ha detto assolutamente nulla relativamente alla linea di cui nel mio emendamento; egli si è riferito a quello che aveva detto l'altro giorno, e l'altro giorno aveva taciuto nel modo il più eloquente. (*Ilarità*) Quel silenzio mi mette in una posizione difficilissima, poichè ritirando l'emendamento avrei l'apparenza di abbandonare la linea, mentre che se avessi il menomo affidamento che quella linea sarà costrutta come tutte le altre, ritirerei il mio emendamento.

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

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** L'onorevole Di Saint-Bon vuole una dichiarazione, un affidamento che questa linea sarà trattata come le altre; non ne dubiti, onorevole Di Saint-Bon (*Ilarità*); lo dico proprio sinceramente, codesta è una buona linea, perchè per essa si andrà direttamente da Val di Piave a Padova, con una scorciatoia considerevole. Codesta è una linea interessante, la quale, senza dubbio, deve essere presa in considerazione; basta guardare la carta per persuadersene, e io posso assicurarne l'onorevole Di Saint-Bon. E poichè ho la parola, dirò all'onorevole Vacchelli che posso fare a lui la stessa assicurazione. È una buona scorciatoia quella da lui propugnata, da Borgo San Donnino a Cremona. Costerà un po' cara ai corpi morali interessati, ma se avranno un po' di coraggio e la faranno, sarà una linea molto utile anche per gli interessi generali; cosicchè il Governo la dovrà vedere con occhio di speciale benevolenza. (*Interruzioni — Ilarità*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio, onorevoli deputati.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Lo stesso posso dire della linea patrocinata dall'onorevole Bovio. Il Governo prenderà in considerazione quella linea perchè lo merita. Bisognerà certamente pensare se il peso assai grave potrà essere sopportato dagli interessati, dovendosi, per costruire quella linea, attraversare delle difficoltà non lievi; ma, del resto, è una comunicazione interessantissima anche riguardo alle linee dello Stato, alle quali porterà un aumento di prodotto.

Dico anche una parola sulla linea sostenuta dall'onorevole Delle Favare, cioè sulla comunicazione da Catania ad Adernò. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Li prego di far silenzio, onorevoli colleghi.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** È una buona linea anche questa, e per essa i corpi morali interessati hanno già fatto, e sono disposti a fare dei considerevoli sacrifici, dimostrando la loro carità di patria anche nella parte finanziaria; io credo che questa linea potrà facilmente essere fatta; e il Governo non mancherà di aiutarla. Lo stesso debbo dire della linea Altamura-Matera.

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

**GRIMALDI, relatore.** Debbo una dichiarazione all'onorevole Saint-Bon. L'altro giorno in risposta al suo emendamento l'onorevole presidente del Consiglio aveva su per giù dichiarato le stesse cose che oggi ha ripetuto; ha detto, cioè, che avrebbe tenuta presente nella quarta categoria la linea dall'onorevole Saint-Bon propugnata.

Io allora, per non stancare la Camera, mi associi alle dichiarazioni del Governo. Ecco perchè oggi intendeva rimettermi alle dichiarazioni precedenti, conformi a quelle del Governo, sulla riconosciuta utilità della linea suddetta, che perciò deve comprendersi fra quelle di quarta categoria.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Saint-Bon ha facoltà di parlare.

**DE SAINT-BON.** Ringrazio l'onorevole Presidente del Consiglio della sua dichiarazione, di cui prendo atto. Ringrazio anche l'onorevole relatore della Commissione delle spiegazioni date, e ritiro l'emendamento.

**PRESIDENTE.** Onorevole Vacchelli, ritira o mantiene il suo emendamento?

**VACCHELLI.** Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole Presidente del Consiglio e dall'onorevole relatore; ritiro anch'io il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Finalmente l'onorevole Carbonelli ha facoltà di dichiarare... (*Rumori*)

Onorevoli deputati, li prego di far silenzio! (*Rumori*)

**CARBONELLI.** Lasciatemi dire una parola; se poi volete che non parli...

*Voci.* Parli! parli!

**CARBONELLI.** L'onorevole relatore ed il signor ministro non mi hanno dato alcuna risposta, in riguardo alla ferrovia Gallipoli-Manduria-Sava-Francavilla, li prego di dichiarare se accettano che la detta linea sia compresa nella quarta categoria.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Avete già i quattrini risparmiati, la potete fare facilmente ed il Governo vi aiuterà.

**CARBONELLI.** Prendo atto anch'io delle dichiarazioni del presidente del Consiglio.

**PRESIDENTE.** Ora, prima di venire ai voti, ripeto che nell'articolo 10 ora in discussione è fuso l'articolo 10 del disegno di legge ministeriale, insieme con l'articolo 12.

Per conseguenza, siccome vi erano diversi iscritti per parlare sull'articolo 12, così domando se essi intendano ancora di parlare.

Onorevole Nervo?

**NERVO.** Rinuncio.

**PRESIDENTE.** Onorevole Trompeo?

**TROMPEO.** Rinuncio.

**PRESIDENTE.** Onorevole Tuminelli?

**TUMINELLI.** Rinuncio.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Panattoni non c'è; l'onorevole Meardi non c'è; l'onorevole Berti Domenico non c'è. Onorevole Bovio?

**BOVIO.** Faccio una dichiarazione.

Io ritiro, come ho già fatto, il mio ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni del presidente del Consiglio, il quale corosce l'importanza della linea da me raccomandata. Raccomando poi gli studi per la sua continuazione fino a Potenza affine di ottenere così il congiungimento delle due provincie.

Un progetto, che è il risultato di studi già fatti è già presso il Ministero dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Verremo dunque ai voti. Rileggo l'articolo 10 concordato fra la Commissione e il Ministero.

« Art. 10. Il Governo del Re è autorizzato a costruire millecinquecento trenta chilometri di ferrovie secondarie, semprechè, a suo giudizio, ed a norma dell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici sia comprovata l'utilità di tali ferrovie; e le provincie e i comuni isolatamente o riuniti in consorzio, colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge predetta, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione e di armamento e si siano regolarmente

impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni ed alle condizioni specificate nell'articolo 11.

« Nelle ferrovie secondarie è compresa la linea Lecco-Colico, la quale dovrà avere la precedenza nella costruzione su tutte le linee contemplate nel presente articolo. »

Pongo ai voti l'articolo 10, del quale ho dato lettura.

(È approvato.)

Articolo 11, quale è stato novellamente formulato d'accordo tra il Ministero e la Commissione:

« Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo 10, è di quattro decimi del costo delle linee fino a lire 80,000 a chilometro, di tre decimi da lire 80,001 fino a lire 150,000; e di un decimo per ogni eccedenza sulle lire 150,000 a chilometro.

« La misura, la decorrenza e il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'articolo 5 della presente legge. »

È stato testè mandato dall'onorevole Maurogònato un emendamento per una dizione diversa del primo capoverso di questo articolo 11, esprimente però lo stesso concetto. Ne do lettura:

« Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo 10, è di 4/10 del costo delle linee fino alle prime lire 80,000 al chilometro; di 3/10 sulle successive 70,000; e di 1/10 sulla rimanente somma. »

Sono iscritti per parlare nell'articolo 11, l'onorevole Griffini (*Voci.* Non è presente!), e l'onorevole Nervo.

**NERVO.** Rinuncio.

**PRESIDENTE.** Vi sono poi altri emendamenti proposti all'articolo 11 che sono quelli stampati.

Uno, dell'onorevole Mongini, è del tenore seguente:

« Le provincie ed i comuni potranno esercitare le facoltà ad essi accordate col presente articolo col mezzo di società o di privati, purchè questi diano al Governo le garanzie occorrenti per l'adempimento degli oneri che all'esercizio di tali facoltà vanno congiunti. »

Un altro dell'onorevole Zucconi dice:

« Il sottoscritto propone la seguente aggiunta all'articolo 11 dopo il primo comma:

« Quando per l'applicazione dei metodi economici di costruzione il costo chilometrico non superi le lire 60,000, il concorso a carico degli enti interessati sarà di due decimi della spesa. »

Ora domando se l'emendamento dell'onorevole Maurogònato è appoggiato.

(È appoggiato.)

L'onorevole Maurogònato ha facoltà di svolgerlo.

**MAUROGONATO.** Il mio emendamento non ha altro scopo, che quello di chiarire un dubbio, al quale potrebbe dar luogo la formula usata dalla Commissione.

Il suo concetto fu senza dubbio questo, che sulle prime 80,000 lire gli enti interessati concorrono per quattro decimi, e sulle successive 70,000 fino a 150,000 per tre decimi, in modo che se una linea costasse lire 150,000 al chilometro gli enti interessati dovrebbero concorrere per 53,000 lire. Ma dal modo, nel quale è redatto l'articolo potrebbe sorgere il dubbio, che per una strada che costi lire 100,000 al chilometro, gli interessati devano concorrere per sole 30,000, invece che per 38,000.

La formola che io propongo di sostituire, mi pare che tolga ogni incertezza d'interpretazione; e siccome essa è tratta da quella adoperata dalla stessa Commissione, come risulta dall'allegato 37, lettera I, io credo che la Commissione possa accettarla; tanto più che essa renderebbe impossibile qualsiasi dubbio nell'applicazione.

**PRÉSIDENTE.** Chiedo all'onorevole Mongini...

**MONGINI.** In seguito alla variazione introdotta nel disegno di legge, io svolgerò questo emendamento insieme all'altro, che ho proposto all'articolo 16.

**PRÉSIDENTE.** Dunque, l'onorevole Mongini rimette lo svolgimento del suo emendamento alla discussione dell'articolo 16.

Onorevole Zucconi, mantiene il suo emendamento?

**ZUCCONI.** Sì, signore.

**PRÉSIDENTE.** In conseguenza ella intende di svolgerlo. Domando se l'emendamento dell'onorevole Zucconi sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, gli do facoltà di svolgerlo.

**ZUCCONI.** Sarò breve; non perchè non abbia molti argomenti da addurre in sostegno della mia tesi, ma perchè mi sono proposto di svolgerla molto brevemente. Io spero che la Camera vorrà usarmi benevola attenzione. Dal momento che siamo usciti dal pelago della discussione delle linee d'interesse locale, possiamo finalmente elevarci al puro aere dell'interesse generale. Il mio emendamento ha due intenti, cioè di favorire per quanto si può la costruzione delle linee d'interesse locale, cercando tutti i mezzi perchè sieno costruite al più presto, e nella maggior quantità possibile; l'altro scopo, che deve servire quasi di mezzo al fine, si è di favorire per quanto è possibile le costruzioni delle ferrovie economiche.

Io non starò ad esporvi come le ferrovie d'interesse locale siano importanti. Già queste idee furono da me e da moltissimi altri colleghi svolte

nella discussione generale. Però resta sempre una difficoltà importante per dotare l'Italia di linee di interesse locale. Questa difficoltà nasce precisamente dalla poca potenza finanziaria dei comuni. Colle modificazioni al disegno di legge presentate oggi dall'onorevole presidente del Consiglio ed accettate dalla Commissione, noi abbiamo migliorato di molto le condizioni delle linee d'interesse locale. È verissimo anche che gli enti interessati sono stati alleggeriti ancora di 1/10 della spesa, essendo salita da 5/10 a 6/10 la quota di concorso, colla quale il Governo dovrà sussidiare la costruzione di queste linee. Tutto ciò è vero, ma è anche vero che restano a carico degli enti interessati, vale a dire per la maggior parte dei comuni, chè per queste linee locali sono poche le provincie che restano interessate in esse; io dico restano a carico degli interessati 53 milioni. I quali 53 milioni uniti ai 98 milioni che costituiscono la quota degli enti interessati per la costruzione delle linee delle 2<sup>a</sup> e della 3<sup>a</sup> categoria, formano l'ingente somma di 151 milioni, che i comuni dovranno sborsare per fare nuove costruzioni.

E anche c'è da osservare che queste linee appunto perchè d'interesse locale, appunto perchè hanno un interesse molto ristretto, riguardano un piccolo numero d'enti, un piccolo numero di comuni; piccolo relativamente al numero dei comuni italiani. Quindi queste linee andranno ad aggravare molto sensibilmente un piccolo numero di enti poveri.

Io, o signori, coerentemente a quanto ho sostenuto nella discussione generale ed incoraggiato anche dagli altri miei amici, che hanno sostenuto la costruzione delle ferrovie economiche, ho creduto di proporvi questo emendamento, col quale appunto si raggiungerebbe lo scopo di stimolare gli enti interessati a costruire, piuttosto che ferrovie ordinarie, ferrovie economiche di qualunque specie. Io non starò a determinare le specie di ferrovie economiche, possono essere a scartamento ordinario; possono essere a scartamento ridotto; possono essere ferrovie stradali.

In qualunque modo incoraggiando la costruzione di queste ferrovie otteniamo un doppio vantaggio: in primo luogo di diminuire a carico degli enti interessati la spesa; in secondo luogo di mettere a profitto di altre linee il fondo che si ottiene dalle economie derivanti dall'adottare i metodi economici.

Le ferrovie economiche avvantaggiano così tanti chilometri di ferrovia, che altrimenti resterebbero esclusi. È per questo, o signori, che io studiando l'articolo 11 del disegno di legge ho trovato che era giusto in se stesso, ma che però in qualche cosa man-

cava. Questo articolo 11 assegna il concorso a carico degli enti interessati fino a 80,000 lire in quattro decimi, per tre da 80,000 a 150,000, e per un decimo sulla rimanente somma. Chi spende più avrà un concorso proporzionatamente maggiore; chi spende meno avrà un concorso proporzionatamente minore.

Io comprendo i motivi giustificativi che hanno indotto Ministero e Commissione a tenere questa graduazione e questa misura. Motivi giustissimi, perchè incontrandosi difficoltà naturali di costruzione per queste linee di quarta categoria, era giusto che quelle che incontrano queste difficoltà, essendo più costose, fossero sussidiate ancora meglio. Forse si sarebbe urtato nello scoglio dell'ingiustizia se si fosse fissata una misura per tutti quanti eguale, qualunque fosse stata la spesa chilometrica di costruzione; tutto ciò lo riconosco. Si è per questo che in non propongo la riforma dell'articolo, propongo solo un'aggiunta.

La Commissione ha veduto una sola parte della medaglia; io vorrei che essa guardasse anche il suo rovescio. È certo che, così facendo, si fa atto di giustizia, ma si incorre altresì nel pericolo d'incontrare spese molto maggiori di quelle, che forse sarebbero necessarie per la costruzione delle linee locali, perchè lo Stato, assegnando più, anche più spende, e gli enti morali sono stimolati ad adottare progetti di maggiore spesa, anzichè progetti di spesa minore. E guardate che ne può avvenire: se si costruisce una ferrovia che costa 80 mila lire al chilometro, si avrà per parte degli enti interessati una spesa di lire 32 mila; se poi si costruisce una ferrovia che costa 200 mila lire al chilometro, la spesa degli enti interessati può discendere a 58 mila lire. Dunque si stimola a fare una spesa maggiore, anzichè una spesa minore, accrescendo sensibilmente col crescere della spesa il sussidio per parte dello Stato.

Ma, si dirà, non ispetta agli enti interessati di scegliere il modo di costruzione, sta al Governo la scelta. E va bene: ma è altrettanto vero che difficilmente si può fare ostacolo alla volontà di questi enti, i quali devono per la loro parte contribuire nelle costruzioni. Quando questi enti si presentano a chiedere una costruzione di una ferrovia a scartamento ordinario, a chiedere la costruzione di una ferrovia costosa, essendo essi migliori giudici dei loro interessi, difficilmente si può far loro una opposizione. Noi abbiamo una tendenza, tutta propria agli Italiani, di spendere di più, nonostante che si possa spendere di meno. Sarà la pompa della natura e delle arti che ovunque ci circonda, sarà il genio del bello che ci investe tutti, ma il fatto è che

noi spendiamo più di tutti gli altri in costruzioni ferroviarie. Noi facciamo grandi stazioni, noi tendiamo a fare grandi linee, e mentre in altri paesi, come in America massimamente, si fa grandissima economia di capitali non destinati ad essere produttivi, presso noi le spese così dette di lusso si moltiplicano senza ritegno. Le ferrovie economiche, come appunto sono le ferrovie stradali, non sono sempre bene accette presso di noi, anzi ordinariamente sono accolte con avversione, giusto perchè sono una cosa nuova non ancora diffusa, come avviene sempre di tutte le scoperte e le innovazioni. Ora è importante che non accresciamo di più quest'avversione più premiando chi più spende.

Che questo sia vero, signori, ve lo dimostra la tabella di questa categoria che abbiamo innanzi. Quante sono le linee a costruzione economica, le quali siano state domandate da enti interessati? Nessuna linea al disotto di 60,000 lire è stata domandata. Due s'accostano a questa somma; tre stanno fra le 60 e le 70 mila lire, sei tra le 70 e 80 mila, sette fra le 80 e le 100 mila lire al chilometro, 21 fra le 100 e le 130 mila, e 36 fra le 130 mila ed una somma maggiore.

È certo adunque che qui si tende a spendere di più, e preferire le ferrovie ordinarie. Queste spese potrebbero esse risparmiare.

D'altra parte guardate come il riparto così fatto mentre salva la giustizia da un lato, dall'altro la offende.

Quando si presenta un ente interessato e dice: mi contento di una costruzione di piccola entità, di una ferrovia modesta costrutta sulle strade ordinarie, oppure di una ferrovia a sezione ridotta, mi contento di una ferrovia che costerà 60,000 lire al chilometro, oppure 25 o 30,000 lire come costano ordinariamente i *tramways*, voi cosa gli rispondete? Se voi facevate una ferrovia ordinaria, io concorrevo per una spesa molto più grossa, ma perchè avete queste modeste esigenze, io non vi do che un concorso di 6 decimi. Così, mentre da una parte con l'articolo 11 salvate la giustizia, per quei poveri enti interessati, i quali attese le difficoltà del suolo sono costretti a spendere di più, dall'altra parte punite quegli altri enti, che si contentano di spendere di meno, accordando loro un piccolo concorso!

Egli è per questo che io ho detto che quest'articolo ha una lacuna, che vi manca qualche cosa; e quello che manca, secondo me, è appunto di accordare un sussidio maggiore quando l'economia della spesa proveniente dalla applicazione dei metodi economici è al disotto d'una determinata somma, ed io ho statuito una somma di 60,000 lire, poichè que-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

sto è il minimo, quando si tratta di una ferrovia a sezione ridotta.

In questo modo, o signori, voi incoraggerete i comuni, le provincie, gli enti interessati a fare le ferrovie economiche, poichè essi sanno che, così facendo, hanno un sussidio maggiore di quello che avrebbero se essi avessero l'ambizione di possedere una ferrovia a sezione ordinaria.

In questo modo voi preparerete allo Stato un'economia, perchè se una metà sola di queste linee, che si mettono nella quarta categoria, si potesse costruire con metodi economici, a 60,000 lire al chilometro, piuttostochè 1,530 chilometri di ferrovie secondarie, se ne potrebbero costruire 2,375, dando così un maggior sfogo ad altri 845 chilometri.

Io spero, o signori, che queste semplicissime riflessioni, le quali mi sembra che siano di un'evidenza molto palmare, inducano la Commissione ed il Governo ad accettare questo mio emendamento. E lo spero perchè questo emendamento non altera affatto il sistema che la Commissione ed il Governo si sono proposto, non altera affatto la base finanziaria del disegno di legge.

Il Governo ha destinato una somma di 105 milioni per le ferrovie di quarta categoria. Ora questa somma resta ferma qualunque sia il sussidio che si accordi alle linee da costruirsi; non si cambia altro che una parte delle modalità stabilite da questo articolo. Si accorda una somma maggiore a quelli che per ostacoli naturali devono spendere di più e si accorda un sussidio relativamente maggiore, ma che va a portare una verissima economia a quelli che fanno la modesta scelta delle ferrovie economiche. Questa fiducia mi si accresce, o signori, anche per un'altra riflessione; che, cioè, le ferrovie più importanti che erano scritte in questa quarta categoria sono, per vostra deliberazione, nei giorni scorsi passate in terza. Sono rimaste in quarta categoria tutte le ferrovie veramente locali.

Ora queste ferrovie locali, appunto perchè tali, non si possono ripromettere un grande movimento, e quindi è necessario di investire in esse il minimo di capitale possibile, perchè ci riusciranno molte di esse certamente passive.

E siccome il Governo assume l'esercizio anche di queste ferrovie, interessa di stimolare gli enti interessati a cercare tutte le maniere per raggiungere lo scopo col minimo dispendio.

Questo mio emendamento poi o si crede efficace come io l'ho proposto, ed allora non comprendo perchè la Commissione non possa accettarlo; o non si crede efficace ed allora sarà applicato in rarissimi casi. Intanto noi avremo dato uno stimolo di più alla costruzione delle ferrovie economiche.

La Camera deve anche riflettere che, oltre i 1530 chilometri di ferrovie di quarta categoria che sono compresi in questo disegno di legge ce ne sono altri 2500 dimenticati in quinta categoria.

Ora, signori, questi 2500 chilometri dimenticati rappresentano altrettanti interessi trascurati, altrettanti paesi che, nella gioia comune di tutti i paesi d'Italia per una ferrovia della quale saranno arricchiti, dovranno suonare a funerale, mentre tutti suonano a festa.

Noi dobbiamo cercare di fare il maggior posto possibile alle linee che sono rimaste indietro.

E l'onorevole presidente del Consiglio e la Commissione hanno cercato di rimediare in qualche parte appunto coll'escogitare la concessione di un sussidio di mille lire al chilometro, a ferrovie pubbliche da costruirsi dalla industria privata. Qualche cosa è anche questo; ma quanti saranno quegli enti locali che si troveranno in grado di usare di questo beneficio?

Io credo che saranno ben pochi; perchè, se ne useranno le industrie provincie dell'Alta Italia e della Lombardia, dove le ferrovie promettono di essere remuneratrici, questo metodo sarà affatto inapplicabile per le ferrovie della media e della bassa Italia, dove mille lire al chilometro non rappresenteranno un beneficio tale da stimolare quegli enti ad assumersi il grave peso di ferrovie certamente passive.

Finalmente questa legge deve eseguirsi non in uno, ma in venti ed un anno. Ora sarà una falsa previsione la mia, ma ho il piacere di vedere che la fanno pure economisti d'ingegno e illustri statisti, come sarebbero il Conte ed il Wagner e perfino le Commissioni parlamentari di Inghilterra e di Germania, che cioè le ferrovie stradali sono destinate a prendere un posto molto importante nell'economia ferroviaria, che esse sono destinate non solamente a far da succedaneie alle ferrovie ordinarie, ma a far loro concorrenza; perchè esse renderanno possibili i mezzi di trasporto con una piccola spesa per il traffico estensivo, che in Italia è molto maggiore dell'intensivo; perchè esse potranno far solcare dalla vaporiera delle terre che o per la povertà di mezzi o per le difficoltà del sito, non avrebbero mai potuto sperare di sentire il fischio di essa; perchè finalmente queste ferrovie permettono delle frequenti fermate, e quindi sono destinate a fare il servizio, permettetemi la parola, di piccolo cabotaggio per le vie di terra. Innanzi a questa previsione, o signori, i Parlamenti delle altre nazioni hanno dato un posto d'onore a queste ferrovie; e tanto il Parlamento francese quanto il Belga, quanto il Germanico si sono occupati con leggi speciali di esse,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

hanno dato grossi sussidi a quelle località, le quali si adattavano a fare ferrovie economiche.

Noi non dobbiamo essere da meno di quelle nazioni, noi dobbiamo far vedere che abbiamo compreso che queste ferrovie sono un potente mezzo per la circolazione della ricchezza e dobbiamo dare una spinta alla loro facile e rapida costruzione.

Signori, ho finito, e lasciatemi esprimere un desiderio.

Un mio collega ed amico carissimo, pochi giorni sono in un suo discorso, col quale invocava il passaggio d'una nuova linea da una categoria ad un'altra, citava un verso scritturale: *exurientes implevit bonis et divites dimisit inanes*. E questa profezia può dirsi verificata con l'aumento del fondo per le linee di quarta categoria, oggi operato dal Ministero.

Io mi auguro, o signori, che restando approvato il mio emendamento, e incoraggiando così voi le modeste pretese degli enti che vogliono costruire ferrovie economiche, mi mettiate in grado di ripetere un altro verso di quel medesimo cantico: che, cioè, la Camera con questo progetto *deposuit potentes de sede et exaltavit humiles*.

PRESIDENTE. Ora prego la Commissione di esprimere il suo avviso intorno ai due emendamenti stati svolti.

GRIMALDI, relatore. Accetto l'emendamento dell'onorevole Maurogò nato, inquantochè serve a rendere più chiara la dizione dell'articolo ed esprime perfettamente il concetto della Commissione. Sono dolente poi di non potere accettare l'emendamento dell'onorevole Zucconi, e mi preme di fargli notare che già la Commissione si è messa nella via propugnata da lui stesso nella discussione generale, poichè ha esteso il sistema a binario ridotto anche per le linee di seconda categoria; e poi coll'articolo che spero avrà l'approvazione della Camera, dà l'autorizzazione al Governo di fare concessioni con mille lire al chilometro di sussidio. Dunque vede bene l'onorevole Zucconi che la Commissione si è già preoccupata abbastanza delle facilitazioni a farsi per le costruzioni economiche. Mi preme altresì di fargli riflettere che egli vorrebbe diminuire a due decimi il carico degli enti interessati; ma colla nuova tariffa è così lieve la differenza tra ciò che egli richiede e la misura del concorso da noi proposta, che quasi coincide il suo emendamento col nostro sistema. Quindi mi pare che non vi è ragione di mutare, per un caso speciale, una regola generale, che è utile certamente per tutti gli altri casi.

Il criterio della Commissione è stato quello di giovare piuttosto a quelle strade le quali importavano molta spesa chilometrica, epperò avevano

bisogno di un maggiore sussidio da parte del Governo.

Ecco perchè questo sussidio si è esteso fino a nove decimi per ogni eccedenza sulle lire 150,000 a chilometro per la 4ª categoria. Credo perciò che l'egregio collega Zucconi possa contentarsi delle modificazioni già proposte dalla Commissione e ritirare il suo emendamento.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Zucconi, mantiene o ritira il suo emendamento?

ZUCCONI. Mi spiace di non poter acconsentire alla domanda dell'onorevole relatore, e di dover mantenere l'emendamento, perchè appunto, per le ragioni dall'onorevole relatore accennate, essendosi riconosciuta l'importanza delle ferrovie economiche tanto da renderne possibile l'applicazione anche per le linee di seconda categoria, sarebbe logico che la Camera desse un impulso, un incoraggiamento alla costruzione delle medesime, perchè da essa non può che venirne grandissimo vantaggio al paese e grandissima economia di spesa per le finanze dei comuni e dello Stato.

PRESIDENTE. Dunque, mantiene il suo emendamento, onorevole Zucconi?

ZUCCONI. Lo mantengo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dichiaro anch'io di accettare l'emendamento dell'onorevole Maurogò nato; quanto all'onorevole Zucconi io gli fo considerare che proprio il suo sistema è il contrario di quello adottato in questa legge. A misura che crescono le difficoltà, e cresce in conseguenza il prezzo di una linea, è naturale che il Governo debba dare un concorso maggiore, e minore quando le difficoltà sono minori e quindi minori le spese. È questo, ripeto, è l'opposto del principio sostenuto dall'onorevole Zucconi. Faccio poi riflettere all'onorevole Zucconi ancora che, come osservò l'onorevole relatore, nel piano finanziario di questa legge si è tenuto conto di una minore spesa che può derivare appunto dall'applicazione dei sistemi economici di costruzione; ora, se il beneficio di quest'economia nelle costruzioni andasse a vantaggio degli enti interessati e non dello Stato, verrebbero meno circa 42 milioni, se mal non ricordo, che noi abbiamo messi nel nostro piano finanziario.

Veda adunque l'onorevole Zucconi come per questi motivi io abbia ad avere il rincrescimento di dichiarare che non posso accettare il suo emendamento.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti.

Come la Camera ha udito la Commissione ac-

cetta l'emendamento Maurogò nato sostitutivo al primo comma dell'articolo 11, mantenendo, bene inteso, la Commissione stessa il suo secondo comma dell'articolo 11.

L'onorevole Zucconi propone poi un'aggiunta allo stesso articolo 11, aggiunta che, nè la Commissione, nè il Ministero accettano. Verremo perciò ai voti.

Prima di tutto pongo ai voti l'emendamento dell'onorevole Maurogò nato al primo comma.

Lo rileggo:

« Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo 10, è di 4 decimi del costo delle linee, fino alle prime lire 80,000 al chilometro, di 3 decimi sulle successive 70,000 e di un decimo sulla rimanente somma. »

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Metto ai voti il secondo comma:

« La misura, la decorrenza e il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'articolo 5 della presente legge. »

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Ora metto ai voti il terzo comma che vorrebbe aggiungere l'onorevole Zucconi, ma che Commissione e Ministero non accettano.

Ne do lettura:

« Quando per l'applicazione dei metodi economici di costruzione il costo chilometrico non superi le lire 60,000, il concorso a carico degli enti interessati sarà di due decimi della spesa. »

Chi approva quest'aggiunta è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è respinta.)

Metto ai voti l'intero articolo 11. Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Ora viene il nuovo articolo 12 proposto dalla Commissione d'accordo col Governo.

Lo rileggo:

« Art. 12. Il Governo del Re è inoltre autorizzato a fare per decreto reale concessioni di ferrovie pubbliche colle sovvenzioni e colle norme fissate nella legge 29 giugno 1873, n° 1475, serie 2°. »

In questo nuovo articolo 12 è compreso anche il concetto espresso dall'onorevole Villa nell'emendamento n° 54.

È presente l'onorevole Villa? (No!)

Non è presente, quindi il suo emendamento si intenderà ritirato.

Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare su questo nuovo articolo 12, lo pongo ai voti.

(È approvato.)

L'articolo 13 non faceva parte del progetto del Governo, ma invece è la riproduzione dell'articolo 12 della Commissione che oggi il Governo accetta.

Ne do lettura:

« Art. 13. Il valore dei terreni ceduti gratuitamente alle provincie e ai comuni per la costruzione delle linee sarà computato nella quota a cui essi sono tenuti in virtù della presente legge. »

Anche su questo articolo non v'è nessun oratore iscritto; però l'onorevole Angeloni propone il seguente emendamento:

« Il sottoscritto propone di aggiungersi alla parola *terreni* le altre, o di altri materiali, e dopo le parole *per la costruzione*, quelle o *per l'armamento*. »

Domando se sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Do facoltà all'onorevole Angeloni di svolgere il suo emendamento.

ANGELONI. L'opportunità e la giustizia di questo emendamento sono così evidenti, almeno per me, che non ho bisogno di molte parole per svolgerlo.

L'articolo 13 proposto dalla Commissione ed accettato dal Governo, stabilisce che il valore dei terreni ceduto gratuitamente per la costruzione delle linee ai comuni ed alle provincie vadano in escom-puto della rata loro assegnata. Ora io non propongo altro, che non solamente il valore dei terreni debba computarsi su quelle rate, ma eziandio quello di qualunque altro materiale così per la costruzione come per l'armamento, che fosse offerto gratuitamente, come legnami, cave di pietre od altro.

Ciò mi sembra così giusto che non stimo necessario dire altre parole per dimostrarlo, avuto riguardo anche alla stanchezza della Camera. Spero pertanto che Commissione e Ministero vorranno accettare il mio emendamento e la Camera approvarlo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Il Governo non può assolutamente accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Angeloni, il quale vorrebbe che, oltre il valore dei terreni, valore certo, facilmente accertabile, sul quale non può cader dubbio nè incertezza, si computasse generalmente nelle quote anche il materiale che sarebbe somministrato. Ora questo sarebbe un inconveniente gravissimo. Qual materiale? Tale e tanta è la quantità e la qualità di materiale, moltissime e diversissime sono valutazioni. Sarà nuovo; sarà già usato questo materiale? Perchè volere una complicazione?

Evidentemente apriremmo la porta a frodi, a liti, a questioni per la determinazione del concorso a cui la legge obbliga i comuni, e si renderebbe infi-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

nitamente difficile l'applicazione della legge. Perciò prego la Commissione e la Camera di non accettare assolutamente la proposta della Commissione; il Governo la respinge.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere l'avviso della Commissione.

**GRIMALDI, relatore.** Per le ragioni esposte dall'onorevole Depretis, la Commissione crede di non potere accettare questo emendamento.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** È una questione poi che fu discussa lunghissimamente nella Commissione, la quale fu d'accordo nel respingerla.

**PRESIDENTE.** Onorevole Angeloni, mantiene o ritira l'emendamento?

**ANGELONI.** Io aveva proposto questo emendamento nella certezza che sarebbe stato accettato dal Governo e dalla Commissione; ed aveva diritto di sperarlo, come veramente mi si era fatto credere prima di presentarlo. Ma dal momento che il Governo e la Commissione dicono di non accettarlo, io lo ritiro. *(Bene!)*

**PRESIDENTE.** È ritirato l'emendamento dell'onorevole Angeloni.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 13 di cui do nuovamente lettura:

« Il valore dei terreni ceduti gratuitamente alle provincie e ai comuni per la costruzione delle linee sarà computato nella quota a cui essi sono tenuti in virtù della presente legge. »

*(È approvato.)*

All'articolo 14 del progetto ministeriale, la Commissione, d'accordo col Governo, sostituisce il seguente articolo 14, accettando l'intero articolo 14 del Ministero con un'aggiunta.

Ne do lettura:

« Art. 14. La proprietà delle linee costruita dallo Stato, per effetto della presente legge, rimarrà interamente a lui devoluta. »

« Il Governo provvederà all'esercizio di esse linee, e corrisponderà agli enti interessati che hanno concorso alla costruzione di quelle considerate dagli articoli 5 e 10, una partecipazione al prodotto netto quale risulterà dai conti annualmente liquidati dal Governo, deducendo dal prodotto lordo tutte le spese d'esercizio, ed inoltre il 10 per cento per l'uso e il rinnovamento del materiale mobile. Tale partecipazione sarà proporzionale per ogni linea alla quota contribuita dagli enti interessati per la costruzione. »

Questa era la parte dell'articolo ministeriale. Ora c'è l'aggiunta:

« Trascorsi trenta anni dall'apertura delle linee all'esercizio, il Governo potrà liberarsi dall'obbligo

della detta partecipazione, in qualsivoglia epoca, corrispondendo agli enti interessati un capitale pari alla quota da essi versata per la costruzione. »

Intorno a questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

*(È assente!)*

Poi l'onorevole Nervo.

**NERVO.** Rinuncio.

**PRESIDENTE.** Poi l'onorevole Mongini.

**MONGINI.** Una parte del mio emendamento venne già accettata dalla Commissione, mediante l'aggiunta ch'essa ha fatto a questo articolo. Ma io vorrei dire alla Camera le ragioni per le quali avrei desiderato che le altre aggiunte fatte a quest'articolo fossero accettate.

La prima riguarda il termine nel quale dovrebbe cessare la partecipazione degli enti interessati al prodotto delle ferrovie per le quali essi concorrono. Quando non si stabilisce un termine, la partecipazione durerebbe in perpetuo, avvegnacchè non è qui il caso di una concessione governativa, nel quale d'ordinario si stabilisce un termine. Quindi io insisterei perchè la partecipazione dovesse cessare almeno nel termine in cui cessano tutte le partecipazioni, vale a dire negli anni novanta.

Una seconda aggiunta io aveva proposta; ed è questa, che il Governo possa liberamente disporre dell'esercizio di queste linee, e di farne ad altri la cessione. Io ho proposto quest'aggiunta perchè, in casi simili, si è fatta questione se il Governo potesse, quando ha dei compartecipi nell'esercizio di qualche linea, cedere l'esercizio senza il loro consenso; ed io so che in tali discussioni fu deciso che il Governo non aveva questo diritto. Ora, per evitare ogni questione in proposito, io credo che possa essere utile che in questo articolo sia anche messa la dichiarazione per la quale il Governo abbia il diritto di cedere ad altri l'esercizio di queste linee. Si è anche fatta un'altra questione, se, cioè, il Governo, quando ha dei compartecipi nell'esercizio di qualche linea, possa anche mutare le tariffe a suo piacimento.

Onde risolvere tale questione, ho creduto di mettere pure in questo articolo l'altra aggiunta, vale a dire che al Governo si faccia la facoltà, non solo di cedere ad altri l'esercizio, ma ancora di disporre in ordine alle tariffe.

In quanto all'ultima parte, che è quella del riscatto, io aveva proposto 15 anni; la Commissione lo porta a 30 anni; ed io non ho difficoltà di accettare che sia corretto in questa parte il mio emendamento.

**PRESIDENTE.** Dunque ella ritira l'ultima parte del suo emendamento?

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

MONGINI. Precisamente.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Amico è anch'egli iscritto per parlare su quest'articolo.

D'AMICO. Vi rinunzio.

CANCELLIERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CANCELLIERI. Nella compilazione dell'articolo si è omessa l'indicazione dell'articolo 3. Prego quindi la Commissione d'aggiungere questa indicazione.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, *relatore*. Mi associo pienamente all'osservazione dell'onorevole Cancellieri. Per mero errore tipografico non s'è aggiunta l'indicazione dell'articolo 3.

Bisogna leggere così l'articolo :

« ... che hanno concorso alla costruzione di quelle considerate dagli articoli 3, 5 e 10. »

Per tutte le categorie si è creduto di dare ai corpi morali una partecipazione al prodotto netto come una specie d'interesse della quota posta a loro carico per la costruzione. Per questa medesima ragione la Commissione non ha potuto accettare una delle tre parti, di cui si compone l'emendamento dell'onorevole Mongini.

Egli dice che la partecipazione non deve durare perpetuamente, e che deve essere limitata a 90 anni. Ma se per noi la partecipazione degli enti interessati al prodotto rappresenta l'interesse del capitale da essi pagato; è naturale che la partecipazione duri fino alla restituzione di questo capitale.

Abbiamo però accettato l'altra parte dell'emendamento relativo al riscatto, ma non il termine di 15 anni; perchè abbiamo voluto conformarci alla regola generale scritta nella legge sui lavori pubblici, che pel riscatto stabilisce il termine di 30 anni. La stessa norma crediamo doversi adottare per questa legge speciale delle ferrovie.

Finalmente la Commissione non ha creduto di accettare la parte dell'emendamento dell'onorevole Mongini che si riferisce alla facoltà nel Governo di cedere l'esercizio delle ferrovie e regolarne le tariffe anche senza il concorso dei partecipanti. Parlando di tariffe s'entra nella questione dell'esercizio e la Commissione non ha creduto di pregiudicare nè direttamente, nè indirettamente la grave e complessa materia dell'esercizio, e le questioni che all'esercizio si riferiscono; prima fra le quali è quella delle tariffe. Non sono questi argomenti che trovino posto opportuno in una legge relativa a costruzioni ferroviarie.

D'altronde nell'articolo è stabilito il principio che la proprietà delle linee è interamente devoluta allo Stato; e quindi è lo stesso che volerne dubitare

o menomarne gli effetti, l'inserire delle clausole, come quelle proposte dall'onorevole Mongini, quasi che tutte le altre conseguenze del diritto di proprietà volessero disconoscersi.

MONGINI. Il mio emendamento nella parte che riguarda la cessione dell'esercizio ed il maneggio delle tariffe, è conforme ai pensieri espressi dall'onorevole relatore. Qual'è lo scopo del mio emendamento? Lo scopo è questo. Io ho veduto (e il ministro dei lavori pubblici lo deve sapere) che fu vietato al Governo di cedere l'esercizio di linee nelle quali eranvi altri interessati. In una lite che verte ancora fu deciso che il Governo non poteva cedere l'esercizio della linea Torreberetti, e non poteva nemmeno variare le tariffe di quella linea senza il consenso della società. Questo è stato deciso dal tribunale di prima istanza, dalla Corte d'appello e dalla Corte Suprema di cassazione.

Questo fatto che io riferisco alla Camera dimostra che, quanto meno, avvi un dubbio; è quindi opportuno che sia risolto.

Che cosa voglio io? Voglio che si dichiari in modo certo che il Governo ha facoltà di cedere ad altrui l'esercizio e di maneggiare le tariffe. E quando esso abbia queste facoltà, vuol dire che, o ceda l'esercizio, o lo faccia da sè, sarà sempre in condizione di non incontrare delle contestazioni e delle questioni da parte degli interessati nelle linee medesime.

Ecco lo scopo e la ragione del mio emendamento?

In quanto poi alla prima parte, vale a dire che debba cessare in un periodo di tempo la partecipazione, io faccio presente alla Camera che oggi nel dover dare la società, che esercita le linee dell'Alta Italia, tutti i conti ai partecipanti delle linee sociali incontrano delle gravi e delle immense difficoltà; ora io domando: che cosa succederà quando saranno fatte tutte queste linee, e che il Governo per ogni linea dovrà fare un conto speciale per dare ad essi ciò che sarà dovuto per l'esercizio?

Ecco perchè io volevo che in un dato periodo di tempo, anche lontano, quando cioè quasi tutte le nostre ferrovie diventeranno proprietà dello Stato, anche queste, senza verun riscatto, debbano venir libere in mano del Governo.

Io quindi credo di dover persistere tanto nell'uno quanto nell'altro emendamento.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io accetto l'emendamento della Commissione, la quale, coll'ultima sua aggiunta, accoglie una massima che è di diritto comune nell'amministrazione delle strade ferrate.

Queste strade sono di proprietà dello Stato, ma hanno un onere, hanno un vincolo in forza del quale debbono compilare un conto e assegnare una parte del reddito netto delle strade a coloro che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

hanno concorso nella costruzione. Ora, badi l'onorevole Mongini, e badi la Camera, che nella nostra legislazione sulle ferrovie la massima del riscatto era generale; si trova nelle prime concessioni, ed è accettata in tutti i paesi. Credo poi che tutte le altre disposizioni proposte dall'onorevole Mongini possano forse pregiudicare la questione.

Ma noi diciamo nel primo alinea di questo articolo: « La proprietà delle linee costruite dallo Stato per effetto della presente legge, rimarrà interamente a lui devoluta. » E si intende che, quando è devoluta la proprietà, nessuno può ingerirsi nella amministrazione della proprietà che spetta allo Stato. Quindi mi pare che con la sua aggiunta si metta in dubbio se lo Stato sia o no padrone nella questione delle tariffe, se possa o no esercitare quella intera padronanza che sta nella proprietà di queste linee attribuita allo Stato da questa legge.

Poi il beneficio delle provincie (mi permetta l'onorevole Mongini) non istà tanto in questa minima parte di partecipazione che loro è data per questa legge, ma sta nel beneficio economico della apertura della strada che le interessa, e per cui sono disposte a concorrere, o vi sono forzate dalla legge.

Dunque per non mettere in dubbio queste massime, le quali mi pare che non siano discutibili, poichè siamo d'accordo coll'onorevole Mongini che lo Stato non debba avere questo vincolo, io prego la Camera di accettare la proposta della Commissione e di respingere quella dell'onorevole Mongini.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mongini, insiste?

**MONGINI.** Io credo che le spiegazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, col quale è anche d'accordo la Commissione, abbiano in parte tolto di mezzo le difficoltà. Io quindi dichiaro di accettare queste spiegazioni, e in questo caso le avremo come una interpretazione autentica di questo articolo di legge che andiamo a votare.

**PRESIDENTE.** Dunque l'onorevole Mongini ritira il suo emendamento. Per conseguenza metto ai voti l'articolo 14 concordato fra Commissione e Ministero. Ne do lettura di nuovo:

« La proprietà delle linee costruite dallo Stato, per effetto della presente legge, rimarrà interamente a lui devoluta.

« Il Governo provvederà all'esercizio di esse linee e corrisponderà agli enti interessati che hanno concorso alla costruzione di quelle considerate dagli articoli 5 e 10, una partecipazione al prodotto netto quale risulterà dai conti annualmente liquidati dal Governo, deducendo dal prodotto lordo tutte le spese d'esercizio, ed inoltre il 10 per cento per l'uso e il rinnovamento del materiale mobile. Tale partecipazione sarà proporzionale per ogni linea alla

quota contribuita dagli enti interessati per la costruzione.

« Trascorsi trenta anni dall'apertura delle linee all'esercizio, il Governo potrà liberarsi dall'obbligo della detta partecipazione, in qualsivoglia epoca, corrispondendo agli enti interessati un capitale pari alla quota da essi versata per la costruzione. »

Chi approva questo articolo 14, è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

La Commissione ha accettato l'articolo 15 quale era proposto dal Ministero, con un'aggiunta all'ultimo periodo, concordata col Ministero stesso. Ne do lettura:

« Se per la costruzione di alcuna delle linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati, maggiori almeno di un decimo delle quote rispettivamente fissate dagli articoli 4, 5 e 11, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

« Qualora poi da parte degli enti interessati venisse offerta l'anticipazione senza interessi della quota spettante al Governo, le linee cui tale quota si riferisce, avranno la precedenza nell'ordine della costruzione.

« La restituzione dell'anticipazione suddetta verrà dallo Stato eseguita entro dieci anni a decorrere dall'apertura delle linee all'esercizio ed in dieci annue rate uguali senza interessi.

Fin qui quale era il progetto del Governo. Ora viene l'aggiunta:

« Durante tale periodo sarà devoluto agli enti interessati il prodotto netto a norma del precedente articolo 14, che andrà diminuendo annualmente in proporzione delle rate restituite. »

Sopra quest'articolo 15 è iscritto per parlare l'onorevole Nervo. (*Non c'è!*)

Poi viene l'onorevole Mongini.

**MONGINI.** La Commissione ha accettato il mio emendamento, ma non in tutto. Io volevo che il prodotto netto fosse corrisposto due anni dopo; e la ragione sta in questo: io non voglio che gli enti interessati i quali anticipano i denari per la costruzione delle ferrovie, abbiano da profitto sul Governo; ma non vorrei che avessero danno. Che cosa fa il Governo quando concorre alla costruzione di una ferrovia? Dà i denari senza frutto finchè la linea non è aperta all'esercizio. Questa è la sua posizione. Ora gli enti interessati i quali anticipano questi denari, e quindi perdono l'interesse, sarebbe giusto che si vedessero continuata la compartecipazione agli utili per due anni (ho messo due anni per tenere una media), vale a dire due anni dopo, che la restituzione graduale

viene fatta dal Governo, e questo è sempre nell'intento di spingere per quanto è possibile gli interessati a far presto le ferrovie, e ad anticipare essi questo danaro.

Io quindi mantengo anche in questa piccola parte il mio emendamento, e prego la Camera di volerlo anche ammettere perchè non è altro che la reintegrazione di quanto avrebbe dovuto anticipare il Governo.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** È una complicazione inutile. Se sono disposti ad anticipare il capitale, si sa benissimo che in novantanove casi su cento questo prodotto, che dovrebbe rappresentare l'interesse, non sarà visibile, specialmente nei primi anni, onorevole Mongini; quindi pel suo emendamento ci sarà una complicazione di più, e non altro.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mongini, persiste?

**MONGINI.** Mi pare anzi che la partecipazione da me proposta venga precisamente negli ultimi anni, vale a dire, dopo i dieci anni che il Governo ha restituito la somma che deve dare ai comuni ed alle provincie, e perciò non mi sembra che vi possa essere complicazione quando si dichiarasse, che due anni dopo il rimborso continui ad avere la partecipazione in quest'utile.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Amico, che è pure iscritto.

**D'AMICO.** Rinuncio.

**PRESIDENTE.** L'onorevole relatore ha facoltà di esprimere l'avviso della Commissione sull'emendamento Mongini.

**GRIMALDI, relatore.** La Commissione ha accettato dell'emendamento dell'onorevole Mongini, quella parte che a lei sembrò veramente equa. I corpi morali, i quali anticipano la quota che dovrebbe pagare il Governo, è giusto che fino alla restituzione abbiano un corrispettivo; e questo corrispettivo sta precisamente nel prodotto netto.

Ora, questo prodotto netto deve cessare quando sia verificata la restituzione completa dell'anticipazione, altrimenti si avrebbe lo sconcio di restare il corrispettivo di un capitale che è già stato restituito. Dunque finchè dura il periodo della restituzione, i corpi morali hanno diritto di avere il prodotto netto proporzionato alle anticipazioni; a seconda che le rate si restituiscono, si diminuisce il prodotto netto, e cessa addirittura quando la restituzione è fatta.

Ecco il concetto della Commissione: il volerlo estendere anche a due anni dopo la restituzione, è nel senso della Commissione un utile che non sarebbe abbastanza giustificato. Ecco perchè prego l'onorevole Mongini di dichiararsi soddisfatto, che la Commissione abbia accolto in massima il suo emenda-

mento; e l'abbia però limitato e circoscritto in quella parte che è sembrata più utile e più conveniente.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mongini, ritira il suo emendamento?

**MONGINI.** Lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Essendo ritirato verremo ai voti sull'articolo 15.

Lo rileggo:

« Se per la costruzione di alcuna delle linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati, maggiori almeno di un decimo delle quote rispettivamente fissate dagli articoli 4, 5 e 11, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

« Qualora poi da parte degli interessati venisse offerta l'anticipazione senza interessi della quota spettante al Governo, le linee cui tale quota si riferisce, avranno la precedenza nell'ordine della costruzione.

« La restituzione dell'anticipazione suddetta verrà dallo Stato eseguita entro dieci anni a decorrere dall'apertura delle linee all'esercizio ed in dieci annue rate eguali senza interessi.

« Durante tale periodo sarà devoluto agli enti interessati il prodotto netto a norma del precedente articolo 14, che andrà diminuendo annualmente in proporzione delle rate restituite. »

Chi approva l'articolo 15, di cui ho dato lettura, è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

All'articolo 16, Governo e Commissione si sono messi d'accordo, e il Governo ha accettato l'articolo 15 della Commissione con un'aggiunta.

Ne do lettura:

« Per le ferrovie contemplate nella presente legge, che non possono far parte di una linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più facili ed economici di costruzione e di esercizio.

« Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, a giudizio del Governo, essere costruite a binario ridotto.

« Per tali ferrovie si potrà permettere che il binario sia collocato sul piano delle strade nazionali, purchè rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di metri 5; e colla stessa condizione potranno simili occupazioni essere sanzionate per le strade provinciali e comunali. »

Sopra quest'articolo sono stati presentati diversi emendamenti. Uno dell'onorevole Giambastiani, poichè egli lo proponeva all'articolo 15 della relazione Grimaldi. Laddove è scritto « a sezione ri-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

dotta, » l'onorevole Giambastiani propone che si sostituisca « a binario, ovvero a scartamento ridotto. »

**GIAMBASTIANI.** Lo ritiro, perchè la correzione è stata già fatta dalla Commissione.

**PRESIDENTE.** Va bene. Dunque quest'emendamento è ritirato.

Ora viene l'onorevole Zucconi, il quale propone pure un emendamento del tenore seguente :

« Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10 il cui esercizio non possa perturbare quello della rete principale, potranno essere costruite a larghezza di binario ristretta, con sistema delle ferrovie stradali con il concorso dello Stato per nove decimi della spesa. »

Mantiene o ritira il suo emendamento, onorevole Zucconi ?

**ZUCCONI.** Aveva lo stesso scopo dell'emendamento che è stato respinto poco fa, onde se la Commissione non lo accetta, io lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Ritira anche questo ?

**ZUCCONI.** Se la Commissione non l'accetta.

**PRESIDENTE.** La Commissione l'accetta ?

**GRIMALDI, relatore.** Non l'accetta.

**PRESIDENTE.** Il Ministero l'accetta ?

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Non l'accetto.

**PRESIDENTE.** Allora, onorevole Zucconi, lo ritira ?

**ZUCCONI.** Lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Ora noto che vi erano diversi oratori iscritti per parlare sull'articolo 16 ; ma siccome l'articolo 16 di cui ho dato lettura non è più l'articolo 16 del testo preso per discussione ; perchè non accadano equivoci interrogo uno per uno gli oratori iscritti.

Onorevole Alario, intendeva ella di parlare sull'articolo di cui ho dato lettura ?

**ALARIO.** Rinunzio.

**PRESIDENTE.** Onorevole Mongini, intende di parlare su questo articolo, di cui ho dato lettura ?

**MONGINI.** Sul 17.

**PRESIDENTE.** Va bene ; viene dopo.

Onorevole Geymet che non è presente.

Onorevole Romano Giuseppe intende di parlare ?

**ROMANO GIUSEPPE.** Intendo di sostenere il mio articolo, se poi devo parlare al 17...

**PRESIDENTE.** È all'articolo 17 il suo emendamento.

Siccome ora la numerazione è cambiata, e siccome i deputati molte volte omettono di verificare su quale articolo intendono di parlare, così perchè non succedano equivoci, domando se intenda parlare sull'articolo di cui ho dato lettura ?

**ROMANO GIUSEPPE.** No.

**PRESIDENTE.** Va bene.

L'onorevole Ronchetti neppure ?

**RONCHETTI.** No.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Pongo ai voti l'articolo 16, che era l'articolo 15 della Commissione.

**BACCARINI.** Domando di parlare.

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

**BACCARINI.** Io vorrei richiamare l'attenzione della Commissione e del Ministero sopra il primo comma di questo articolo, dove sarebbe stata introdotta, secondo me, una parola, la quale potrebbe condurre anche a delle contraddizioni : « dovranno adottarsi sistemi facili ed economici. » Finchè si parla di sistemi economici tutti li comprendono, ma le parole : *sistemi facili* non dicono nulla ed hanno bisogno di spiegazione. Ognuno che fa una proposta di costruzione, intende sempre di proporre il sistema più facile ed il più economico sieno in contraddizione tra loro. Indico un esempio. Adottando per esempio il sistema Agudio, o un sistema funicolare qualunque, sarà più difficile la costruzione, ma sarà più economica in confronto delle altre per l'esercizio. Dunque siccome questa parola più facile non dice nulla di concreto, così a me pare che si potrebbe omettere, come, per lo meno, inutile.

**GRIMALDI, relatore.** La Commissione acconsente a sopprimere la parola *facile*.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Sì, sì !

**GUALA.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**GUALA.** Io mi era iscritto sull'articolo 20 del Governo per proporre alla Camera, prima che essa votasse la questione dei *tramways*, sulla quale ho avuto l'onore d'intrattenerla già, un emendamento. Ora che si è fatta la trasposizione di questo articolo, e che in realtà la questione dovrebbe votarsi in questo momento, cioè sull'articolo 15 della Commissione che si sta discutendo, io domando che mi sia data per un doppio titolo la facoltà di parlare.

**PRESIDENTE.** Io mi permetterò di far notare all'onorevole Guala che la Camera su questa questione ha già preso altre deliberazioni.

**GUALA.** Che deliberazioni ?

**PRESIDENTE.** La Camera approvò un ordine del giorno con il quale il Governo s'impegna di presentare una legge riguardante i *tramways*.

**GUALA.** Domando perdono, ma...

**PRESIDENTE.** Se non si tien conto delle deliberazioni prese, non si va innanzi. Onorevole Guala, ella era assente mentre si prese questa deliberazione.

**GUALA.** Capisco perfettamente la deliberazione che ha preso la Camera, la quale non impedisce per niente che si possa votare oggi la questione, perchè

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

in sostanza questi *tramways* che cosa sono? Sono ferrovie economiche. C'è un complesso di cose che esprimono un concetto diverso, ma che in una parola si riduce a questo: trovar modo di spendere 3, 4, 5 mila lire al chilometro ed avere un servizio approssimativamente eguale a quello che avreste con 70, 80, 100 mila al chilometro. Io non comprendo come sopra una questione così grave si possa dire semplicemente che, perchè è accaduto un voto della Camera che ha detto, aspettiamo una legge, non si possa votare un emendamento od un articolo di più nelle legge.

La legge può riguardare l'esercizio e quindi potranno proporre un altro emendamento, il quale dica che l'esercizio non andrà in vigore se non quando ci sarà una legge; ma la mia proposta riguarda la costruzione, ed insisto per aver la facoltà di svolgerla, di dir poche parole che sono necessarie a far conoscere alla Camera la sovrana importanza di questo emendamento.

PRESIDENTE. Dunque andiamo innanzi. L'onorevole Guala iscritto e proponente un emendamento allo articolo 20, domanda che sia discusso all'articolo 16. È del tenore seguente:

Propongo il seguente emendamento all'articolo 20 del progetto ministeriale (15 della Commissione):

« Per tutte le linee contemplate dalla presente legge, che non fanno parte di una linea o rete principale, potranno adottarsi i sistemi più facili ed economici e particolarmente quello di *tramways* con rotaie collocate sulle strade nazionali, provinciali, comunali o consortili, e vetture tirate da macchine silenziose e fumivore quando le consentano le esigenze del carreggio ordinario e le deliberazioni delle provincie e dei comuni interessati.

« Questi *tramways* potranno, secondo le circostanze, essere costruiti a sezione ordinaria o ridotta.

« Le concessioni relative tanto di costruzione che di esercizio potranno essere fatte all'industria privata.

« I sussidi da accordarsi ai concessionari saranno divisi secondo le proporzioni della presente legge fra lo Stato e le provincie e i comuni interessati. »

Come la Camera vede, questo emendamento formò già il tema di un discorso, nella discussione generale, dello stesso onorevole Guala; oltre a che, come ho detto, la questione fu risolta con un ordine del giorno della Camera. Ora se la Camera vuole intendere un nuovo svolgimento io non ci ho difficoltà, ma così non si va più avanti. (No! no! — Rumori)

GUALA. Ma io non ritiro l'emendamento. Voteranno contro! Votino!

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io ricordo all'onorevole Guala che a proposito dei *tramways* io dichiarai che l'onorevole mio predecessore Perz aveva già preparato un progetto di legge ad essi relativo, e che il Governo assumeva l'impegno di presentare alla Camera questo progetto di legge il quale è già pronto. Ma io non l'ho presentato per una ragione che convincerà tutti: per la certezza che non potesse esser votato in questo scorcio di sessione. Sarà miracolo se si potrà fare la terza parte di tutte quelle leggi che stanno dinanzi alla Camera: Ecco l'unica ragione per la quale il disegno di legge cui ho accennato non è stato presentato. Esso però esiste, e se la Camera fosse disposta a discuterlo e a votarlo, io potrei presentarlo fin da domani. Ora l'onorevole Guala comprenderà che nel suo emendamento si disciplina appunto il servizio dei *tramways*, e disciplinarlo in questa legge non mi pare che sia cosa opportuna; prima di tutto perchè dovrebbe venire in discussione tutto ciò che concerne la maniera di trazione; secondariamente perchè qui parliamo di ferrovie e non di *tramways*. Per queste ragioni lo pregherei di ritirare il suo emendamento e d'aspettare la presentazione dell'apposito disegno di legge.

GUALA. Una sola parola.

L'onorevole ministro mi parla di *disciplinare l'esercizio*. Non c'è nemmeno una parola di questo nel mio emendamento. Io intendo di disciplinare in questa materia *la costruzione*. Prima che siano costruiti ci vorrà un anno, ce ne vorranno due, tre e ci vorranno varie leggi per l'esercizio, non una sola.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Colla legge si disciplina anche la costruzione.

GUALA. Ma mi permetta: quando ella non fa facoltà ai consigli provinciali di sostituire questi mezzi facili ed economici alla costruzione costosa delle ferrovie, come potrà più tardi, con una legge posteriore, revocare le deliberazioni di quelle che stiamo discutendo. Evidentemente sarà una legge la quale avrà per iscopo unicamente di disciplinare l'esercizio.

Per conseguenza io ripeto: ho rispetto anticipato alla decisione, qualunque siasi, della Camera, ma la Camera si assuma la responsabilità di respingere l'emendamento ch'io ho proposto.

PRESIDENTE. Dunque, onorevole Guala, ella mantiene il suo emendamento.

GUALA. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Intanto, poichè vi sono parecchi altri oratori iscritti, domando all'onorevole Nervo se voleva parlare sullo stesso argomento.

NERVO. Rinunzio.

PRESIDENTE. Poi vi è l'onorevole Bortolucci. (È assente)

ZUCCONI. Domando di parlare per l'onorevole Bortolucci.

PRESIDENTE. Ma la facoltà di parlare per procura non si usa di accordarla. (Si ride)

ZUCCONI. Per ritirare l'emendamento. L'onorevole Bortolucci è assente temporaneamente e ritira il suo emendamento.

PRESIDENTE. Dunque anche l'emendamento dell'onorevole Bortolucci è ritirato.

Poi viene l'onorevole Incagnoli che è iscritto all'articolo 20. (È assente)

Poi viene l'onorevole Mongini che è iscritto a quest'articolo 20.

MONGINI. Rinunzio.

PRESIDENTE. Dunque rinuncia, e ritira l'emendamento.

MONGINI. Precisamente.

PRESIDENTE. Sta bene. L'onorevole Guala ha già parlato. Ora la facoltà ai parlare spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non leggerò tutto l'emendamento dell'onorevole Guala, mi basta leggerne le ultime parti, in cui si dice:

« Questi *tramways* potranno, secondo le circostanze, essere costrutti a sezione ordinaria o ridotta.

« Le concessioni relative tanto di costruzione che di esercizio potranno essere fatte all'industria privata.

« I sussidi da accordarsi ai concessionari saranno divisi secondo le proporzioni della presente legge fra lo Stato e le provincie e i comuni interessati. »

E ve ne sono parecchie altre di queste disposizioni nel suo emendamento. Ora, se questo non si chiami disciplinare un servizio, non saprei proprio qual altro nome dargli.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Guala insiste nel suo emendamento?

GUALA. Insisto.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io prego proprio vivamente l'onorevole Guala di non insistere nella sua proposta. Prima di tutto vi è una parte finanziaria nel suo emendamento che non troverebbe applicazione in questa legge, perchè questa legge non concerne quella specie di strade alle quali tanto giustamente egli si interessa. Poi badi bene che tutte le ferrovie comprese in questa legge hanno una legge generale che ne regola tanto la costruzione

quanto l'esercizio, ed è la legge generale sulle opere pubbliche. Per *tramways* tutti siamo d'accordo nel ritenere che sono, in certo modo, fuori della legge comune; tanto è che la concessione è fatta dai comuni e dalle provincie con atti semplicemente amministrativi. Onde bisogna una legge; ma prima che questa nuova legge si abbia, come mai potremo introdurre nella legge presente delle specie di strade ferrate economiche, le ammetto, ma che finora sono fuori della legge comune?

Io prego quindi l'onorevole Guala di accontentarsi della dichiarazione che fa il Governo, che il disegno di legge è fatto, e che sarà presentato; ed in quell'occasione i suoi desiderii avranno legittima soddisfazione e potranno più facilmente essere attuati.

GUALA. Prendo atto di queste dichiarazioni e ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Sta bene.

Ora viene un altro emendamento a questo stesso articolo dell'onorevole Delvecchio ed altri.

All'articolo 19 i sottoscritti propongono di aggiungere il seguente comma:

« Tra questi sistemi s'intendono compresi quelli a trazione funicolare per le forti pendenze ed altri consimili sistemi speciali. »

Delvecchio, Nervo, Assanti-Pepe, Ercole, Savini, Morelli Salvatore, Cocozza, Massarucci, Amadei, Garau, Umana, Ranco, Fambri, Guala, Brin, Saluzzo, G. A. Sanguineti, P. Pericoli, Nicastro, Restelli, Angeloni, Fano, Geymet, Arnulfi, F. Cagnola, Petruccelli, Florena, Giambastiani, Visocchi, Vastarini-Cresi, Merzario, Romano G. D., Ranzi, Borelli G. B., Cocco-Ortu, Grossi, Castagnola, Trompeo, Cannella, Leardi, Germanetti, Gentinetta, Cordopatri, Ponsiglioni, Monzani, Avezzana, Pianciani, Arisi, Mazziotti, Perroni-Paladini, Mazzarella, Arcieri, Griffini, Damiani, Sperino, Asperti, Fornaciari, Riberi, Raggio, Elia, Spantigati, Basteris, Pa-squali, Correnti, Sanguineti Adolfo, Borghi.

Domando se quest'emendamento sia appoggiato. (È appoggiato.)

L'onorevole Delvecchio ha facoltà di svolgerlo.

DELVECCHIO. Porrò tutta l'arte mia per essere breve. La prima volta che io ebbi occasione di parlare di questi sistemi di trazione mi rivolsi ad un illustre ingegnere che occupava in allora un posto eminente nello Stato, l'onorevole amico mio Bac-carini, ed alla domanda che io gli faceva rispetto all'applicazione di questo sistema per le ferrovie di Superga e Mondovì, una delle quali sommamente mi interessava, mi rispose con queste parole:

« Credo che sia interesse dello Stato che questo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

sistema venga applicato subito in modo permanente affinché le popolazioni si persuadano dell'utilità del medesimo. Con esso sarà facile di costruire molte ferrovie di montagna che altrimenti restano nello stato di semplice desiderio. »

Più tardi, parlando con un altro ingegnere, anch'esso nostro prezioso collega, molto noto nel campo della scienza, ma poco alla vita politica, il deputato d'Iglesias, onorevole Marchese, questi mi faceva osservare che per quanto si parlasse di linee strategiche, se non si pensava ad assicurare il combustibile, o qualche cosa che il combustibile compensasse nell'esercizio delle ferrovie, ci saremmo trovati, in caso di guerra, in condizioni ben dolorose, cioè nell'impossibilità di far andare avanti le nostre ferrovie, perchè poche corazzate nemiche avrebbero impedito l'arrivo del carbone.

Nella tornata del 22 maggio l'onorevole Marselli riassunse, a mio avviso, in un solo concetto questi due pensieri quando venendo a parlare delle ferrovie Agudio a sistema funicolare, da applicarsi nei passaggi appenninici: dichiarava che il sistema Agudio aveva nulla a che fare col vecchio sistema a trazione diretta, che col medesimo non occorre avere altro materiale, non è necessario ridurre lo scartamento del binario, non sono necessari trasbordi. E per maggior chiarezza (aggiungo io), non occorre decomposizione di treni.

Notando io allora, o signori, che in Italia, per la sola linea dorsale in gran parte a costruirsi, abbiamo a valicare 10 volte le vette o selle degli Appennini da Bologna a Taranto, e che ivi possiamo utilizzare la forza motrice che la natura abbondantemente ci ha dato, io conclusi allora che lo scopo che si era prefisso di raggiungere uno dei nostri più illustri ingegneri, il bravo Agudio, nello studiare un sistema speciale di trazione applicabile alle montagne, di utilizzare cioè l'acqua come forza motrice, era lo scopo che dovevamo proporci adesso nelle nuove costruzioni.

E ripetei quello che aveva detto l'esimio ingegnere francese, Conche, che questo sistema giungeva a tempo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Delvecchio...

**DELVECCHIO.** Comprendo... anzi compreso dalla necessità di guadagnare del tempo, rinuncio a svolgere il mio emendamento, non senza dire che del sistema Agudio, le più belle frasi del giorno del presagio, 12 agosto 1861, si ripeterono il giorno della prova parecchi lustri dopo.

E mi limito semplicemente a raccomandarlo alla attenzione della Commissione e del Ministero nella fiducia che essi mi daranno tali spiegazioni, per le

quali io debba credere che non solo questo sistema possa essere applicato nelle ferrovie che io ho patrocinato presso la Commissione, quelle di Mondovì e di Superga (e che furono accettate in 5ª categoria, ed ora, secondo l'odierna proposta del presidente del Consiglio, passeranno in 4ª), ma in molte altre, rendendo, coll'economia della spesa, possibile l'applicazione pratica di questa legge, che da 3486 chilometri è salita a 6020, e che ha così enormemente accresciuta la parte passiva.

Nella fiducia che mi si daranno queste spiegazioni, io ritirerò il mio emendamento.

**GRIMALDI, relatore.** Spero che la dichiarazione che farò a nome della Commissione possa appagare pienamente il desiderio del mio carissimo amico e collega Delvecchio.

La Commissione ha detto indeterminatamente « sistemi economici di costruzione e di esercizio; » e non poteva dettagliarli, perchè ciascuna ferrovia ha il suo obiettivo, ciascuna ferrovia può essere fatta con metodi economici che siano in ragione dello scopo di essa. Ma tra i sistemi economici, tra i sistemi a binario ridotto, debbono essere compresi anche quelli dei quali parlava l'onorevole Delvecchio. Il sistema a trazione funicolare Agudio è naturalmente un portato dell'ingegno umano, che si è sforzato con questo sistema di superare delle difficoltà che vi sono per le costruzioni ferroviarie; è un sistema che ha fatto felicemente le sue prove. Dunque da me, e dalla Commissione che ho l'onore di rappresentare, non si può non avere una parola benevola verso questo sistema, che mi auguro di vedere applicare affine di superarsi le molte difficoltà di spesa e d'esercizio che s'incontrano nelle costruzioni delle ferrovie di montagna.

Dunque io credo che questo sistema a trazione funicolare sia compreso nei termini generali dell'articolo come è redatto dalla Commissione; salva l'applicazione al Governo, a suo giudizio, nei casi speciali in cui di questo sistema si possa fare uso.

Credo quindi che l'onorevole Delvecchio, ritenendo inutile il suo emendamento, in quanto che lo spirito di esso è già contenuto nel nostro articolo, voglia avere la cortesia di ritirarlo.

**MZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici.** Non esito a dichiarare all'onorevole Delvecchio che il sistema a trazione funicolare si debba intendere compreso in tutti quei sistemi economici che servono per la costruzione delle strade di ferro, per cui non vi è luogo a dubitare sull'interpretazione di quell'articolo.

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

**DELVECCHIO.** Mi dichiaro soddisfatto, e ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni.

**PRESIDENTE.** E ritira il suo emendamento?

**DELVECCHIO.** Lo ritiro.

**PRESIDENTE.** Per conseguenza di tutti gli emendamenti che erano contrapposti non rimane che quello dell'onorevole Baccarini, che è: la dove dice « sistemi più facili ed economici, » sopprimere le parole « più facili » e lasciare soltanto « più economici; » soppressione che il Ministero e la Commissione accettano.

Pongo ai voti la soppressione delle parole più facili.

(È approvata.)

Ora rileggo l'articolo 16...

**PLUTINO AGOSTINO.** Chiedo di parlare sul terzo comma di questo articolo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**PLUTINO AGOSTINO.** Qui si dice che si accorda la facoltà di stabilire dei *tramways* sulle strade che misurano 5 metri di larghezza, libere per il carico abituale. Si aggiunge poi che, colle stesse condizioni, si accorda la stessa facilità alle strade provinciali e comunali.

Ora io faccio riflettere all'onorevole ministro e alla Commissione che delle strade provinciali e comunali sono pochissime quelle che abbiano una larghezza di 5 metri; in conseguenza è impossibile che si lascino 5 metri di larghezza liberi. Mi dà pensiero soprattutto il sistema delle strade provinciali fatte negli ultimi tempi, dal 1860 in qua, quando il Governo accordò la facoltà a tutte le provincie di costruire delle strade provinciali di 5 metri. In conseguenza, io vorrei che questa facoltà di stabilire dei *tramways* nelle strade comunali e provinciali fosse ridotta alla larghezza di 5 metri per le strade nazionali, 4 per le provinciali e comunali, perchè con 4 metri si può benissimo fare il servizio del passaggio dei carriaggi; altrimenti è impossibile alle provincie di stabilire un *tramway* in qualunque strada provinciale.

**CAVALLETTO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**CAVALLETTO.** Io opinerei che in questo articolo di legge non si entrasse in troppi particolari, che sono cose da regolamento e non da tassative disposizioni di legge.

Nelle nostre leggi, relative alla costruzione delle strade, si commise l'errore delle disposizioni minuziose e regolamentari. E questo difetto ci costa molti e molti milioni di lire. Abbiamo strade che si fanno in montagna con dimensioni, con modalità stabilite dalla legge eccedenti in quelle situazioni e

condizioni l'assoluto bisogno, e che si potrebbero fare con più economia. Lasciamo indeterminata questa larghezza; ci sono i Consigli tecnici, c'è il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e questi corpi tecnici consultivi vedranno di caso in caso quale larghezza utile convenga lasciare nel carreggio ordinario, lo stabilire il quale mi pare ora intempestivo.

Quindi, io pregherei di non entrare in questi particolari; queste sono cose di regolamento e non di legge.

**PLUTINO.** Darei uno schiarimento.

**PRESIDENTE.** Onorevole Plutino, vuol parlare sempre lei? (*Itarità*) Lasci finire prima agli altri la risposta.

Onorevole presidente del Consiglio? Onorevole ministro dei lavori pubblici? Onorevole Commissione?

**GRIMALDI, relatore.** Qui nell'articolo 16 si parla sia delle strade nazionali, che delle provinciali e comunali.

Io prego gli onorevoli Plutino e Cavalletto di riflettere che una volta che il Governo si è riservato, anzi si è impegnato di presentare una legge sui *tramways*, nella quale dovranno determinarsi e il modo come fare le concessioni, e l'occupazione delle strade, e cose simili; ogni questione va rimandata a quella legge. Certo è una delle prime leggi che dovremo votare quando saremo a novembre, perchè è urgente nell'interesse della finanza e del pubblico, che vi sia una legge sui *tramways*. Allora sarà il caso appunto di trattare questa questione, la quale merita tutta la considerazione. Essa non va trattata così leggermente e di traforo.

Dunque la Commissione è pienamente favorevole ad estendere il sistema dei binari ridotti; ma da questo a far sì che tutte le strade provinciali e comunali siano occupate, mi pare che ci sia un bel tratto, e che si voglia andare troppo oltre. Io ritengo che la questione passa e debba essere esaminata nella sua sede opportuna. Per ora credo che debba essere garantito l'interesse pubblico, adottando così come è la disposizione contenuta nel progetto.

**PLUTINO A.** Io so di una contrada la quale dà un immenso vantaggio alle provincie calabresi; è una conca olearia, da cui si trasportano più di 60 mila botti d'olio nelle annate buone. Or bene, la strada provinciale di quei paesi, che è fatta solo dal 1860, non ha che 5 metri di larghezza. Ora si tratta appunto di fare un *tramways* su quella strada per il trasporto di prodotti di quei paesi, trasporto di grande importanza. Or bene si vuole che si lascino 5 metri di larghezza? Allora bisogna allargare la strada, e spendere molto.

SESSIONE DEL 1878-76 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

Se la Commissione mantiene la sua proposta, io non so che dire; ma vorrei che nella legge relativa ai *tramways* si tenesse conto di questa circostanza speciale.

**CAVALLETTO.** Per non pregiudicare la promessa e prossima legge sui *tramways* io crederei che non si dovesse fissare qui tassativamente la larghezza da lasciarsi libera pel carreggio ordinario, quindi io proporrei questo emendamento, dove è detto: « *purchè rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di metri 5;* » si dica: « *una larghezza conveniente.* »

Così lascerei indeterminata la larghezza.

**PRESIDENTE.** Onorevole relatore, accetta a nome della Commissione?

**GRIMALDI.** La Commissione mantiene la sua proposta.

**MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.** Il Governo mantiene l'emendamento concordato colla Commissione, e prega l'onorevole Plutino di considerare che la legge relativa ai *tramways* sarà presentata prossimamente, ed allora sarà il caso di vedere quale possa essere l'eccezione a questa regola generale; per ora credo inopportuno di parlarne.

**LANZA.** Chiedo di parlare.

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

**LANZA.** Io volevo osservare all'onorevole Plutino, il quale parlava di strade provinciali della larghezza di 5 metri, che ciò è contrario alla legge sui lavori pubblici, la quale prescrive che tutte le strade provinciali debbano essere di una larghezza non minore di sette metri a sette metri e mezzo.

È vero il fatto indicato dall'onorevole Plutino, esso si verifica in quasi tutte le provincie, e ciò da cosa avvenne? Avvenne da che i consigli provinciali hanno assunto strade consortili di soli cinque metri di larghezza e le hanno elevate al carattere di strade provinciali, ma hanno ritardato a fare i lavori necessari per portarle alla larghezza delle strade provinciali.

Le provincie, dalla legge dei lavori pubblici, sono obbligate a portarle alla larghezza da 7 a 7 metri e mezzo; ora concedendo di mettere un *tramway* di necessità bisogna o che la provincia si assuma prima di allargare queste strade, e portarle alla larghezza normale, oppure si accordi colla società dei *tramways* che mediante un dato compenso faccia questo allargamento; ma è certo che non si potrà mai ammettere un *tramway* sopra strade le quali siano di una larghezza inferiore ai 7 metri; come si fa a passare? È impossibile. Del resto, dopo l'osservazione fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che questa materia cioè sarà presto regolata

con una legge speciale, mi pare che debba troncarsi ora ogni ulteriore discussione.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Vi è un emendamento dell'onorevole Cavalletto, ed è che invece di stabilire la larghezza non minore di metri 5 vorrebbe, l'onorevole Cavalletto che si dicesse « una larghezza conveniente. »

Lo ritira, onorevole Cavalletto?

**CAVALLETTO.** Lo mantengo.

**PRESIDENTE.** Quest'emendamento dell'onorevole Cavalletto non è accettato nè dal Ministero nè dalla Commissione.

Lo pongo ai voti.

Chi lo approva sorga.

(L'emendamento dell'onorevole Cavalletto non è approvato.)

Ora rileggo l'intero articolo.

« Per le ferrovie contemplate nella presente legge che non possono far parte di una linea o rete principale dovranno adottarsi i sistemi più facili ed economici di costruzione e di esercizio.

« Le linee di cui agli articoli 3, 5 e 10, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, a giudizio del Governo esser costruite a binario ridotto.

Per tali ferrovie si potrà permettere che il binario sia collocato sul piano delle strade nazionali purchè rimanga libera per il carreggio una lunghezza non minore di metri 5; e colla stessa condizione potranno simili occupazioni essere sanzionate per le strade provinciali e comunali. »

Chi approva questo articolo 16 è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Si rimanderà la seduta a domani. Intanto io proporei che domani mattina la Camera tenesse una prima seduta alle ore 10 ant. per ultimare un disegno di legge, la discussione del quale fu incominciata, ed è quello per modificazioni alla legge 8 giugno 1873 relativa alle decime ex-feudali nelle provincie napoletane e siciliane, disegno ritornato alla Camera dal Senato e per discutere poi la modificazione della legge relativa alle carte da giuoco, il disegno di legge per i provvedimenti riguardanti la Giunta liquidatrice dell'Asse ecclesiastico, quello della riforma del Codice di procedura civile intorno ai procedimenti sommari, e la proposta di legge per la concessione della pensione dei mille di Marsala a favore di Strazzera Antonino. Questo sarebbe l'ordine del giorno di domattina dalle 10 a mezzo-giorno. Poi alle 2 seduta pubblica per continuare la discussione sul disegno di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Se non vi sono opposizioni così rimarrà stabilito.

La seduta è levata alle 6 24.

---

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 26 GIUGNO 1879

---

*Ordine del giorno per le tornate di domani:*

*(Alle ore 10 antimeridiane)*

1° Seguito della discussione del progetto di legge per modificazioni della legge 8 giugno 1873 sulle decime ex-feudali delle provincie napolitane e siciliane;

2° Modificazioni della legge 13 settembre 1874 relativa alla fabbricazione e alla vendita delle carte da giuoco;

3° Pensione stabilita per i mille di Marsala a favore di Strazzeria Antonino (*Urgenza*);

4° Provvedimenti riguardanti la Giunta liquidatrice dell'Asse ecclesiastico di Roma (*Urgenza*);

5° Riforma di disposizioni del Codice di procedura civile intorno ai procedimenti formale e sommario.

*(Alle ore 2 pomeridiane)*

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

---

Prof. AVV. LUIGI RAVANI

*Reggente l'ufficio di revisione.*