

XXII.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 10 MARZO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Congedi.* — *Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici* — Sulla tabella C parla il deputato Venturi per raccomandare la linea Viterbo-Attigliano — Il ministro dei lavori pubblici risponde al deputato Venturi, il quale replica brevemente — Il relatore della Commissione risponde agli oratori che hanno parlato sulla tabella C — Breve risposta del deputato Spaventa al relatore della Commissione, e raccomandazioni dello stesso deputato Spaventa per la linea Ponte San Pietro-Seregno — Il deputato Merzario, della Commissione del bilancio, fornisce schiarimenti al deputato Spaventa — Il deputato Gorla parla nello stesso senso — Il deputato Lugli si oppone agli storni di somme da una ad altra categoria — Il deputato Polti espone il contegno della provincia di Como in argomento alla linea Ponte San Pietro-Seregno — Il deputato Indelli, relatore, replica ai deputati Spaventa e Lugli — Il ministro dei lavori pubblici esprime alcune riserve sull'iscrizione della linea dianzi accennata — Il deputato Corbetta, della Commissione del bilancio, spiega al deputato Spaventa la deliberazione della Commissione stessa — Il Presidente legge una proposta della Commissione del bilancio, accettata dal ministro — Il deputato La Porta, della Commissione del bilancio, rettifica le cose dette dal deputato Corbetta — Il deputato Spaventa si associa alle riserve del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Lanza parla contro la proposta della Commissione — Il deputato Melchiorre, della Commissione, esprime alcuni dubbi intorno la proposta stessa — Il ministro dei lavori pubblici risponde ai deputati Melchiorre e Lanza; replica di quest'ultimo — Il relatore Indelli aggiunge altre dichiarazioni — La chiusura della discussione è approvata. — Il deputato Mantellini giura. — Il Presidente dà lettura della proposta della Commissione, che diverrebbe l'articolo 3 — Il ministro dei lavori pubblici vi propone una variante, che è accettata dalla Commissione — Il deputato Spaventa ritira la sua proposta — Altrettanto fanno i deputati Luzzatti, Garibaldi Menotti e Basteris — Altre dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — Posto ai voti l'articolo aggiuntivo è approvato, insieme alla tabella C ed al capitolo 146 — Sul capitolo 147 è aperta la discussione — A proposito della linea Lecco-Colico parla il deputato Cavalletto — A favore della linea Scandiano-Reggio parla il deputato Gandolfi — Il deputato Melchiorre chiede quale interpretazione abbia dato il ministro all'articolo 10 della legge ferroviaria — Per la linea Canicatti-Licata il deputato Filì Astolfone ringrazia il ministro dei lavori pubblici — Risposta del ministro dei lavori pubblici ai vari oratori, al quale si associa il relatore Indelli — Sulla linea Scandiano-Reggio-Guastalla parla il deputato Fornaciari, provocando una risposta del ministro, cui replica — Posta ai voti la tabella D colle aggiunte, è approvata insieme al capitolo 148 — Si approva pure l'articolo 1 della legge — Sull'articolo 2 parla il deputato Minghetti, cui rispondono il ministro dei lavori pubblici ed il relatore Indelli — Nuove considerazioni in proposito del deputato Minghetti, al quale risponde il deputato La Porta — Il deputato Minghetti fa una dichiarazione, invocando la testimonianza del Presidente, che gliela rende — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni del deputato Allievi — Il deputato Minghetti ritira la sua proposta — Posto ai voti l'articolo 2 è approvato. — Il Presidente dà lettura di due domande d'interrogazione dei deputati Boselli e Compans su alcuni casi di contagio avvenuti fra gli operai del Gottardo. — Il deputato Bordonaro propone l'iscrizione all'ordine del giorno per le sedute mattutine di due disegni di legge — La Camera delibera che vengano iscritti dopo gli altri che sono all'ordine del giorno. — La votazione a scrutinio segreto del bilancio dei lavori pubblici è annunciata per le prime ore della seduta di domani.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Mariotti legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato senza discussione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Chiedono congedi, per motivi di salute, l'onorevole Agostinelli di giorni 8; per motivi di famiglia, l'onorevole Parenzo di 6; prolungazione di congedo per motivi particolari, l'onorevole Marchiori di 8; per malattia, l'onorevole Mordini di 20.

Se non sorgono obiezioni, si intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1880 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici.

Do facoltà di parlare sulla tabella C all'onorevole Venturi.

VENTURI. Io sono lieto di vedere che in questa categoria si è dato un posto alla ferrovia Attigliano-Viterbo; nella categoria seguente però avrò da fare le mie lagnanze perchè non vedo iscritta l'altra linea Viterbo-Roma, la quale a me era stato promesso che sarebbe stata la seconda delle linee della quarta categoria.

Però in mezzo a questa mia letizia da una parte e sconforto dall'altra, non ho che una semplice domanda da rivolgere all'onorevole ministro. Questa linea, che staccandosi dalla senese al punto di Attigliano, che passa per Viterbo e viene a Roma riunendo tutta questa povera provincia vicina a Roma, provincia ora abbandonatissima ed allontanata da Roma più che Susa, fu posta da Attigliano a Viterbo nella 3ª categoria; da Viterbo a Roma nella 4ª.

Cosicchè ci fu un certo non so che d'inverso della statua di Nabucco.

A questa linea hanno fatto i piedi d'argento ed il resto di creta. Pareva a me che Roma-Viterbo fosse più interessante di Attigliano-Viterbo. Poteva avere forse lo stesso interesse, ma io quest'ultima la ritenevo per meno interessante della prima. Ma i fati di questa legge vollero così, nè valsero tutte le mie parole e tutte le mie dimostrazioni in favore di

questa linea, la quale doveva considerarsi come linea di prima categoria. Però questo è un fatto compiuto, ed io non voglio tornar sopra su quel che si è fatto.

Dirigerò una sola domanda all'onorevole ministro. So che si fanno gli studi per questo tronco Viterbo-Attigliano, e me ne rallegro, come già dissi. Domando solamente all'onorevole ministro se questi studi si fanno sulla base di una ferrovia a scartamento ridotto, o se sopra una base a scartamento ordinario, economico o non economico. Ed ecco il perchè. Siccome questa linea da Viterbo a Roma fu posta in quarta categoria per la sola ragione che è d'interesse locale (ragione detta, ma non vera), si sa bene che, essendo di interesse locale, i poveri comuni di quarta categoria non potranno spender molto. Saranno obbligati, se vogliono avere questa strada, a ricorrere ai mezzi più economici, come quello dello scartamento ridotto, non solo per economia, ma per poter riunire, per mezzo di quelle curve che si sviluppano più facilmente, di quelle ascensioni che sono permesse solo ad uno scartamento ridotto, uno ad un altro luogo.

Siccome dunque questi comuni non potranno fare la loro strada che con questo sistema, io domando se gli studi che si fanno adesso per la Viterbo-Attigliano sono a scartamento ridotto o no; onde non si abbia a verificare il caso che quando noi faremo il tronco Viterbo-Roma, giunti a Viterbo, che è il centro della linea, non ci abbiamo da trovare obbligati a cambiar treno, perchè qui avremo lo scartamento ridotto e lì avremo lo scartamento ordinario.

Questa è la sola domanda che io volevo fare all'onorevole ministro, e spero che mi risponderà in senso soddisfacente. Qualora si preferisca lo scartamento ordinario, si faccia pure, ma il Governo allora ci dia il compenso di quella differenza, che passa fra lo scartamento ordinario e lo scartamento ridotto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

INDELLI, relatore. La Commissione del bilancio non ha nulla da osservare. È una questione che riguarda lo scartamento ridotto, ed essa aspetta la risposta dell'onorevole ministro.

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

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Io non so a che cosa l'onorevole Venturi abbia voluto alludere, quando egli ha detto che gli era stato promesso il passaggio della linea di Viterbo dalla 4ª alla 2ª categoria. Dico che non lo so, poichè, per parte mia, tutte le promesse che faccio sono uso a mantenerle. Nella 4ª categoria non è proposta

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

che una sola linea, la Lecco-Colico, imperocchè la legge mi faceva precetto di iscriverla, come quella che aveva diritto di precedenza. Non ho fatto nessun'altra iscrizione, imperocchè nessuna provincia è venuta a chiederne per questa tabella. La provincia di Roma ha deliberato di concorrere per la propria quota, ma non ha deliberato di valersi dell'articolo 15 per avere un diritto di precedenza. Per conseguenza, non avendo io fatto ancora proposta di sorta per la destinazione delle quote delle linee di quarta categoria, non era il caso di mettere in campo nessuna promessa. Su questo potrà venirsi quando si saranno fatte proposte che riguardino le linee, per le quali le provincie non hanno voluto approfittare dell'articolo 15. Comprendo poi meno la domanda dell'onorevole Venturi rispetto alla Viterbo-Attigliano. Egli dice: se voi costruite la Viterbo-Attigliano con un sistema che non sia lo scartamento ridotto, i comuni non potranno pagare le loro quote, perchè la linea costerà di più.

Mi pare che sia questo...

VENTURI. Non è.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... quello che egli diceva. Se però non ho ben compreso il significato delle sue parole, lo prego a spiegarsi meglio.

VENTURI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Venturi.

VENTURI. La mia domanda non era diretta a far sì che il tronco Viterbo-Attigliano sia fatto a scartamento ridotto, ma domandava solo se il Governo avesse pensato nel fare gli studi per questo tronco, all'altro tronco che è quello di Viterbo-Roma. Perchè se il tronco Viterbo-Attigliano si facesse a scartamento ordinario, sarebbe ben difficile che l'altro tronco Viterbo-Roma si potesse fare collo stesso sistema; imperocchè in questa categoria i sussidi del Governo sono minori, ed i pesi dei municipi sono più gravi. Questo è quello che io domandavo, perchè sarebbe un grande inconveniente che su questa linea, che non è che una, quando si fosse al punto di Viterbo, si dovesse fare un trasbordo, cambiare vagoni, e passare da un sistema ad un altro.

Questa è la questione; ed io non vorrei che, quando abbia il piacere di vedere iscritta la linea Viterbo-Roma, mi abbia poi da trovare in presenza di questa grave difficoltà, inquantochè i poveri comuni, che stanno fra Viterbo e Roma non potranno fare la spesa per un sistema ordinario, poichè hanno dal Governo un sussidio minore, essendosi voluto questo tronco mettere in quarta categoria, mentre l'altro si è messo in terza.

Del resto, in quanto a me, la linea m'interessa

egualmente, e l'ho difesa egualmente da Roma a Viterbo e ad Attigliano.

Questa era la mia domanda. E, per non ritornare di nuovo a prendere a parlare, in quanto alla prima questione dirò, che la promessa risulta abbastanza chiara, e reiteratamente fatta, nella discussione, che si fece a proposito della legge del luglio 1879. In quella discussione mi si obbligò a ritirare un ordine del giorno, perchè mi si disse: badate che la vostra linea sarà la seconda di quelle di quarta categoria, quindi, se perderete alquanto nel concorso governativo, lo guadagnerete nel tempo, poichè questa, benchè in quarta categoria, sarà una di quelle fatte prima delle linee di terza, ed anche di seconda categoria.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ebbene, se vi ha un impegno per la iscrizione della linea Viterbo-Roma, vi ha sempre modo di attenerlo, inquantochè la somma per le linee di quarta categoria non è stata ancora distribuita, e ci sarà tempo nel bilancio definitivo di fare le proposte relative.

Quanto all'altra osservazione dell'onorevole Venturi, bisogna che io gli confessi che non sono totalmente del suo parere nel considerare le linee da Viterbo ad Attigliano, e da Viterbo a Roma come una linea sola. La linea sola, la vera linea che considero, è quella che va da Viterbo a Corneto. La linea da Viterbo a Roma avrà relazione colla linea che incontra, ma non si può certo considerare come una linea sola. Una di queste linee è una specie di trasversale, che da Viterbo va ad unirsi alla longitudinale di Perugia, l'altra è una linea che viene da Viterbo direttamente a Roma. Ad ogni modo gli studi che si fanno per la Viterbo-Attigliano, servono per tutti i sistemi. Quanto al sistema di costruire in un modo o nell'altro la Viterbo-Roma, sarà il caso di parlarne quando la medesima sarà in discussione. Non vedo il perchè si debba oggi pregiudicare la questione del modo di costruzione. A questo riguardo non saprei ancora che cosa dire, perchè non sono stati intrapresi gli studi di questa linea. Mi riservo quindi di rispondere quando verrà in discussione la proposta della linea Viterbo-Roma.

PRESIDENTE. Ora prego l'onorevole relatore di riferire intorno alle proposte di alcuni onorevoli deputati, e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che furono deferite allo studio della Commissione, la quale doveva esaminare come e quale fra le linee proposte debbono includersi nella tabella C.

INDELLI, *relatore*. La Camera ricorda che nella tornata di ieri si è domandato l'iscrizione col riparto rispettivo, nella tabella della terza categoria,

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

d'altre cinque linee, che sarebbero la Ceva-Ormea, la Velletri-Terracina, la Motta-Oderzo-Treviso, la Lucca-Viareggio, la Ponte San Pietro-Seregno.

Per quattro di queste linee, la Commissione non ha trovato difficoltà perchè possano essere incluse nella tabella C; ma è sorta una questione intorno alla linea San Pietro-Seregno. Io la esporrò brevemente alla Camera.

Le provincie interessate nella linea Ponte San Pietro-Seregno sarebbero tre: la provincia di Como, la provincia di Bergamo e la provincia di Milano. Per l'articolo 6 della legge del 1879 si prescrive che per intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'articolo 5, occorre il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentino due terzi almeno del contributo, e regolarmente s'impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso. Per la linea Ponte San Pietro-Seregno si avrebbe questo fatto: che la provincia di Bergamo avrebbe votata l'anticipazione dei due terzi, mettendo a disposizione del Governo 1,200,000 lire, il costo della linea essendo di 5 milioni.

Se la provincia di Bergamo fosse la sola interessata, non vi sarebbe questione di sorta da fare; ma se la provincia di Bergamo vota l'aumento per avere la preferenza in base all'articolo 15 della legge, rimarrà quest'aumento a suo carico esclusivo, ovvero dopo aver votata l'anticipazione e quindi dopo aver acquistato il diritto alla precedenza nella costruzione della linea, non farà che anticipare le quote dovute dagli altri corpi interessati, riservandosi di costringerli poi al pagamento della loro parte? Ecco quale è il quesito.

Secondo alcuni parrebbe che per l'articolo 6 le provincie interessate alla costruzione di una data linea e che vi debbono il loro concorso, non possono essere costrette al pagamento se non hanno prestato il loro assenso. E per la linea Ponte San Pietro-Seregno, si dice essere appunto mancato l'assenso delle altre due provincie interessate. La provincia di Bergamo a parer loro si servirebbe dell'anticipazione per avere in base all'articolo 15 diritto alla preferenza, e nel tempo stesso poi per far valere il suo diritto di rivalsa contro le altre provincie, senza che queste avessero prestato il loro assenso, che è prescritto nell'articolo 6.

La Commissione, o signori, si era divisa, ma poi si è concordata nella seguente proposta; di ammettere cioè la linea San Pietro-Seregno se l'offerta anticipazione non importi per parte delle altre provincie interessate un carico e un obbligo di rivalsa, ma non si ammetterebbe nel caso che queste pro-

vincie potessero essere assoggettate ad una rivalsa per parte della provincia.

Ora, siccome ciò non risulta dalla deliberazione, il dubbio sorto è quello che ho enunciato, e la Commissione del bilancio vi chiama la Camera a deliberare sopra.

In una parola, la proposta è di ammettere la linea Ponte San Pietro-Seregno, come ne fece domanda l'onorevole Spaventa, ove queste anticipazioni, e questi maggiori concorsi rimangano esclusivamente a carico della provincia che li ha deliberati. Ma se potessero importare obbligo per parte delle altre provincie a più di un terzo, in questo caso la proposta non sarebbe ammessa.

Ripeto, siccome queste spiegazioni non risultano dalle deliberazioni, la Commissione del bilancio aspetta che l'onorevole ministro dei lavori pubblici esprima la sua opinione sulla proposta stessa.

PRESIDENTE. E per le altre linee?

INDELLI, relatore. Per le altre, l'ho già detto, non c'è nessun dubbio circa l'ammissione. La Commissione propone perciò che s'isciva nella tabella della 3ª categoria, la seguente nota che io leggo: « Lire 300,000, dalle rimanenze disponibili nella 4ª categoria, per la costruzione delle linee iscritte ai numeri 19, 32, 36 e la Viareggio-Lucca, oltre i concorsi e gli aumenti votati dai corpi morali interessati. » Questa è la proposta che fa la Commissione.

PRESIDENTE. Ha finito?

INDELLI, relatore. Ho finito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

SPAVENTA. Io ringrazio la Commissione di aver consentito nella sostanza della mia proposta, che era quella che la linea Ponte San Pietro-Seregno fosse iscritta nella tabella che ora discutiamo. Se non che la Commissione ha avuto uno scrupolo. Io rispetto questo scrupolo, perchè mi sembra dettato da una cura di tutelare tutti gli interessi che possono essere implicati in questa questione; ma io credo che sia cosa molto facile il dissiparlo. Vediamo in che esso consista.

La Commissione ha avuto presente l'articolo 6 della legge, il quale prescrive che le linee di terza categoria non possono intraprendersi se non quando vi sia l'assenso delle provincie interessate, che rappresentino complessivamente almeno due terzi del contributo. Ora, signori, in questa linea Ponte San Pietro-Seregno, come la Commissione notava, possono essere interessate tre provincie. Di queste, la sola provincia di Bergamo ha deliberato il contributo. Quale si presume essere questo contributo, stando ai progetti approvati? Questo contributo è

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

il quinto di 5 milioni, vale a dire un milione. A che ascendono i due terzi di questa somma? A meno di 700 mila lire. La provincia di Bergamo al contrario ha messo a disposizione del Governo un milione, cioè il contributo intero.

Stando a questi dati che io ho esposto, non vi può essere dunque dubbio che la costruzione di questa linea può essere intrapresa senza nessuna violazione della legge, anzi col rispetto completo della medesima.

Ma qui viene lo scrupolo, di cui l'onorevole relatore s'è fatto espositore. Egli ha fatto questo ragionamento: Poichè sono tre le provincie interessate in questa linea, e non vi è che l'assenso di una sola per intraprenderne la costruzione, se l'offerta fatta da quest'unica provincia non è fatta senza rinuncia alla rivalsa che potrebbe pretendere dalle altre due che hanno anche un interesse nella linea stessa, mancando l'assenso delle altre, la provincia che offre si troverà nella condizione di non rappresentare i due terzi del contributo, e la costruzione della linea s'intraprenderebbe senza le condizioni prescritte dall'articolo 6. Io non so se riproduco con esattezza il ragionamento del relatore, ma da' segni affermativi ch'egli mi fa, credo di riprodurlo esattamente.

Per eliminare questo dubbio, il relatore dice che dalla deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo non ha potuto dedurre alcun lume; io gli acconsento questa affermazione; il Consiglio provinciale di Bergamo si è limitato a mettere a disposizione del Governo la somma di un milione, più 200 mila lire che sono la sopraquota dei due decimi per ottenere una preferenza nell'ordine delle costruzioni per la sua linea, senza dire di più. Dunque almeno dalla deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo non risulta nessun argomento in contrario.

Ora vi era bisogno che ci fosse una prova positiva che la provincia di Bergamo assume sopra di sé almeno i due terzi di tutto il contributo domandando la costruzione di questa linea?

Io dico che non vi era bisogno che dalla deliberazione ciò risultasse, perchè ciò risulta dalla legge. E qui prego l'onorevole relatore di seguire il mio ragionamento.

Perchè la provincia di Bergamo possa domandare il concorso delle altre in questa linea deve esservi l'assenso di chi rappresenta due terzi del contributo, senza di che la costruzione non potrebbe intraprendersi; questo è implicito nella disposizione dell'articolo 6. Dunque non vi era bisogno che ciò fosse dichiarato nella deliberazione.

Se mai la provincia di Bergamo venisse a dire che essa non rappresenta i due terzi del contributo,

mancherebbe l'assenso richiesto dalla legge per intraprendere la costruzione; le altre provincie non potrebbero essere obbligate a concorrere, perchè mancherebbe l'offerta di due terzi del contributo. Laonde se la provincia di Bergamo dicesse: io non sono obbligata per i due terzi, le altre che non hanno assentito, secondo l'articolo 6 non potrebbero essere obbligate.

Dunque, quando la provincia di Bergamo ha offerto un milione perchè la linea si costruisca, essa implicitamente ha ritenuto che due terzi del contributo vanno a suo carico, senza di che la sua domanda non potrebbe essere ammessa.

Se è ammessa gli è perchè si ritiene che i due terzi della spesa del contributo cadono sopra di lei. Lo stanziamento che voi farete in bilancio porta con sé questa conseguenza a carico della provincia di Bergamo.

Il giorno, in cui voi intraprendete la costruzione, su questa offerta di un milione, voi vi ipotecate sopra un vostro credito di due terzi del contributo. Vi era bisogno che ciò fosse dichiarato nella deliberazione del Consiglio provinciale? Io spero che l'onorevole relatore e la Commissione si acquieteranno a questo ragionamento, e desisteranno dall'obbiezione messa innanzi per non iscriverla nella tabella fin d'ora la linea Ponte San Pietro-Seregno.

Nè le altre provincie possono essere pregiudicate, dappoichè esse non potranno essere chiamate a concorrere se non per il terzo per cui la provincia di Bergamo può avere veste giuridica contro di loro, se è nella misura che sarà riconosciuta che esse hanno interesse nella linea.

In ultimo dico che questa questione della ferrovia Ponte San Pietro-Seregno è una questione che dovrebbe elevarsi un po' sopra certe passioni, certi interessi e certe gelosie meschine, le quali le si suscitano contro ogni volta che la viene messa in campo. La Camera qui è per considerare e decidere sopra interessi ben più alti.

Infine io ricordo alla Commissione, dove sono tanti giuristi, una massima comune, credo che sia una regola di diritto che *quod tibi non nocet et alteri prodest, facile concedendum est*.

Credo che la proposta da me fatta non nuoccia a nessuno e giovi moltissimo ad una nobile provincia che voi non potete trascurare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

MERZARIO. L'onorevole Spaventa sul finire del suo discorso ha parlato di meschine passioni e gare locali. Ritenga pure che se io gli rispondo non sono mosso da meschine passioni, o da gare locali.

SPAVENTA. Non ho detto a lei.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

MERZARIO. Noi abbiamo davanti una questione di principii gravissima ed una questione di fatto.

Venne iscritta nella tabella C la linea Ponte San Pietro-Seregno, ma per quest'anno 1880 il Ministero non credette di potervi inserire l'assegno governativo; e perchè? Perchè le provincie cointeresate, che sono tre, non avevano, quando fu compilato il bilancio, deliberato nulla. Venne sul tardi, cioè in pochi giorni, la provincia di Bergamo ed offrì l'intero contributo, più 200,000 lire per avere il diritto di preferenza. Intanto le altre due provincie non offesero e non offrono nulla.

Questa è la questione di fatto. Devo poi dire, perchè la Camera lo sappia, che fino a questo momento davanti alla Commissione del bilancio non è pervenuta la deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo; io l'ho cercata e ricercata, ma non l'ho potuta leggere, e per conseguenza non ne posso conoscere e valutare i termini.

Secondo una voce che ho udito, il Consiglio provinciale di Bergamo avrebbe deliberato di anticipare l'intera somma, e questo vorrebbe dire di avere poi il diritto di rivalsa verso le altre provincie.

INDELLI, relatore. L'ho detto che non c'è, ne conveniamo tutti che non c'è.

MERZARIO. Dunque non possiamo che fare ipotesi su questa deliberazione del Consiglio provinciale, giacchè non l'abbiamo. O il Consiglio provinciale ha deliberato la semplice anticipazione, o ha deliberato di dare l'intera somma a *fondo perduto*. Se ha deliberato di dare la semplice anticipazione, mi pare che ci dovrebbe essere l'assenso anche delle due provincie cointeresate e cointeresate nella più gran parte.

Sono 33 chilometri di ferrovia da costruirsi; di questi 33 chilometri credo che non ce ne sieno più di 10 sul territorio di Bergamo; il resto cade tutto sulle provincie di Como e di Milano, che dovrebbero poi pagare capitale e interessi; nè sta quello che dice l'onorevole Spaventa: *quod tibi non nocet, et alteri prodest, ecc.* Questa linea nuoce grandemente agl'interessi di Milano, perchè le toglie tutto il commercio di transito, per lo meno quello proveniente dal Monte Ceneri, che fra qualche anno sarà aperto. Questo è un danno e non una utilità; quindi non si tratta qui di una gara locale, ma di unà gara d'interessi; ed il grande principio economico basa appunto sulla concorrenza, che è cosa nobile, e della quale debbono occuparsi i popoli ed i Governi. Dunque, come volete che le provincie di Como e di Milano abbiano a pagare il loro danno?

Se la provincia di Bergamo, secondo l'altra ipotesi, ha deliberato di dare a *fondo perduto* tutto quanto dovrebbe essere pagato dalle tre provincie,

o soltanto i due terzi considerati nell'articolo 6 della legge, più il tanto da pagarsi per il diritto di prelazione, innanzitutto io dico: fuori il documento. La Commissione generale del bilancio, nella sua maggioranza ammetterebbe nella provincia di Bergamo il diritto a fare, ma *anticipando a fondo perduto tutte queste somme*.

Senonchè io faccio ancora le più ampie riserve sulla questione di diritto, cioè sulla retta interpretazione dell'articolo 6 e sul suo valore giuridico.

L'articolo è abbastanza chiaro, a mio modo di vedere; lo leggo:

« Art. 6. Per intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'articolo 5, occorre il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentano almeno i due terzi del contributo, e regolarmente si impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso. »

So che vennero interpellate le due provincie di Como e di Milano sul loro concorso alla costruzione della ferrovia. Il Consiglio provinciale di Milano (è qui presente l'onorevole Gorla vice-presidente del Consiglio provinciale di Milano il quale potrà dire se sia in questi termini la deliberazione di quel Consiglio) ha risposto che prenderà una deliberazione quando avrà comunicazione del progetto.

Il progetto, o signori, neppure il progetto fu trasmesso al Consiglio provinciale di Milano; e quel Consiglio provinciale giustamente, saviamente sospese ogni deliberazione, ogni giudizio fino a che almeno avrà potuto esaminare il progetto.

La provincia di Como, come si rileva da una tabella annessa alla relazione dell'onorevole Indelli, pare che non abbia ancora risposto. Qui sono presenti due consiglieri provinciali di Como l'onorevole Adamoli e l'onorevole Polti, i quali conosceranno se il Consiglio provinciale di Como abbia risposto, o perchè non abbia risposto.

Dunque ci troviamo davanti a questo fatto: che le due provincie di Como e di Milano dovrebbero concorrere per più di due terzi della spesa per la costruzione della ferrovia Seregno-Ponte San Pietro; che queste due provincie non hanno approvato nè la linea, nè la spesa. E noi ammetteremo che la linea sia iscritta?

Da parte mia mi oppongo recisamente.

Io ho molta simpatia per la città di Bergamo, città di uomini forti, e volentieri acconsentirei al desiderio dell'onorevole Spaventa che sostiene gl'interessi di quella città e provincia finitima alla mia e al mio paese natio, e che merita ogni riguardo; ma vi ripeto, che fino a quando non ci sia nota la deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo e ci consti a quali oneri esso si è sottoposto; fino

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

a quando non sarà stata votata una relativa deliberazione, dalle due provincie di Como e di Milano, non vi è ragione, non diritto affinchè si possa iscrivere questa linea, e si possano intraprendere i lavori.

Ciò, a senso mio, sarebbe contrario alla legge, contrario ad ogni retta procedura; e potrebbe dar luogo a inconvenienti, e perfino a liti innanzi ai tribunali. Per conseguenza faccio una formale proposta di sospensiva fino a ragion veduta.

Io non sono mosso, conchiudo, da passione o da sentimento di gare locali; e con questo non credo offendere gl'interessi della città di Bergamo, nè di oppormi irragionevolmente ai desiderii dell'onorevole Spaventa, che la rappresenta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gorla.

GORLA. L'onorevole Commissione del bilancio mi pare che si sia dimenticato di una parte dell'incarico che le fu assegnato sul fine della seduta di ieri, e che era quello d'iscrivere, per essere eseguita sollecitamente, nella tabella C anche la linea che per quanto modesta nella sua apparenza, mi pare abbia la sua importanza, cioè la linea Gallarate-Luino, per la quale il Consiglio provinciale di Milano ha deliberato di anticipare 6,500,000 lire, che è l'importo complessivo di questa linea. Spero che sarà stata una semplice dimenticanza e che l'onorevole relatore della Commissione e l'onorevole ministro faranno ammenda di questa involontaria dimenticanza.

Relativamente poi all'altra linea San Pietro-Seregnò, giacchè sono stato chiamato in ballo, bisogna pure che dica qualche cosa nell'interesse della provincia di Milano. La provincia di Milano fu interpellata se intendeva di concorrere in quella linea, ed in allora oppose un argomento dilatorio e disse che non poteva deliberare perchè non c'era neppure preparato il progetto sommario degli studi della linea stessa. Ma io so che è opinione della maggior parte del Consiglio provinciale di quella città di non concorrere in questa spesa che è a tutto danno della provincia di Milano. Perchè è necessario pensare che le provenienze del Gottardo, per il Monte Ceneri, dirette all'Adriatico con questa linea trasversale sfuggono ad ogni ingerenza della provincia di Milano; e sarebbe strano che essa fosse chiamata a pagare una gran parte della sua sventura.

E noti la Camera che una buona parte delle spese dovrebbe essere sostenuta dalla provincia di Milano. Io non prevengo ciò che delibererà il Consiglio provinciale di Milano, ma sembra che difficilmente esso vorrà concorrere a pagare la propria rovina.

E in ciò mi abbiano misericordiosi i rappresentanti della provincia di Bergamo se ho dovuto combattere le loro speranze.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

LUGLI. Io confesso francamente che mi veggio molto preoccupato dal fatto che si venne verificando, cioè dell'iscrizione di nuove linee oltre quelle che il ministro ci aveva in quest'anno proposte.

E dico che sono preoccupato e seriamente preoccupato; inquantochè, se difficoltà grave vi era limitando l'iscrizione a quelle che ci veniva proponendo il ministro, difficoltà tanto maggiori vi saranno, se a quelle linee ne verremo mano mano aggiungendo altre.

Io non intendo di combattere menomamente le linee che ci sono state proposte in aggiunta ieri, nè intendo di recriminare l'onorevole Gorla se in oggi si lamenta che un'altra linea doveva pure venire iscritta; quanto a me faccio alla Commissione del bilancio un'altra dimanda, e la stessa dimanda rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Chi è che deve pagare le spese di queste aggiunte che si vengono facendo?

L'onorevole ministro e l'onorevole Commissione del bilancio ci rispondono chiaramente: è la quarta categoria delle nuove costruzioni quella che deve fare le spese alle linee segnate in terza. Ma io vi domando: la categoria quarta ha dessa così larghi fondi da poter venire fornendo alle altre categorie quello che manca in aggiunta a quanto venne dalla legge loro assegnato? Non vi ricordate più, o signori, quello che io vi veniva esponendo pochi giorni or sono sulla condizione fatta a queste linee d'interesse locale, quando vi diceva che il lavoro vero, il lavoro efficace delle medesime non si sarebbe potuto verificare che fra 17 o 18 anni; quando vi diceva che per un lungo periodo d'anni poche migliaia di lire erano assegnate a questa categoria di linee?

E se così è io faccio alla Commissione un'altra domanda, e la stessa domanda rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici: volete proprio voi da questa disgraziata famiglia della quarta categoria attingere mezzi insufficienti allo scopo che vi proponete? Perchè non sono 300 mila lire che faranno sedere ad un lauto banchetto le linee che venite aggiungendo in quest'anno alla terza categoria!

Poi aggiungerò: chi ve ne dà il diritto? La legge no al certo perchè l'articolo 27 vi dice chiaramente quando è che potrete prelevare le somme da una categoria per passarle ad un'altra, e vi dice che quelle somme, che non si potessero erogare in una di queste categorie, potranno essere nell'anno stesso assegnate ad altra categoria.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Ma, onorevole Basteris, giacchè a lei piace di ricordarmi questo, io le rispondo: ma è arrivato il momento di potere far questo? Io dico assolutamente di no. E sa perchè dico di no? Perchè vedo, dall'elenco che ci hanno presentato l'onorevole ministro e la Commissione, che ci sono nella quarta categoria dodici linee, e fra queste ve ne sono alcune per le quali le provincie hanno dichiarato di anticipare le loro quote per cinque milioni e mezzo. Che cosa ella risponderà a queste provincie, che hanno le linee comprese in quarta categoria, quando domanderanno al Governo, dateci quel poco che ci perviene? Risponderà allora che una gran parte di quel piccolo fondo è stato distratto per aggiungere alcune linee in terza categoria? Crede che sia una risposta che appaghi?

Io credo francamente che noi siamo sopra una via sbagliata, anzi aggiungerò sbagliatissima. E aggiungerò ancora un'altra ragione molto plausibile. Ha guardato l'onorevole Basteris al numero 1 dell'elenco delle linee segnate in quarta categoria, vale a dire alla Lecco-Colico? Ha visto quanto costa questa linea? Il suo costo chilometrico è di 355 mila lire? Ed ha guardato quale è il costo chilometrico assegnato in media alle linee di quarta categoria? Centodieci mila lire. Ora, per arrivare a mettere insieme le 240 e tante mila lire al chilometro in più per la linea Lecco-Colico, chi è che farà fronte a questa maggiore spesa? E notate che si è dichiarato che questa è una linea importante, ed io aggiungo che avrebbe trovato meglio il suo posto in terza, anzichè in quarta categoria.

Una voce a destra. In seconda.

LUGLI. Dunque io vorrei proprio pregare la Camera ad entrare in questo concetto, che mi pare molto sano. L'articolo 27 dà al ministro la facoltà, quando sarà giunto il momento opportuno, di potere stralciare le somme dalla quarta categoria rese disponibili e portarle nelle altre, ma non vi è proprio bisogno che gli forziamo la mano noi oggi? Io per parte mia credo e sostengo, che si possano iscrivere per memoria, se così vi piace, cinque o dieci o quante linee volete in terza categoria, salvo poi al Ministero, quando sarà giunto il tempo opportuno, di assegnare alle medesime quei fondi che saranno rimasti a disposizione per le linee di quarta categoria. Ma in questo momento noi non possiamo ciò fare.

Voci. È ciò che vogliamo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Polti.

POLTI. L'onorevole Merzario avendo fatto riferimento a me ed all'onorevole mio collega Adamoli, nella nostra rispettiva qualità di consiglieri della

provincia di Como, mi affretto a dichiarare che in questo tema che diede luogo ad una speciale discussione, il Consiglio provinciale di Como non s'è ancora pronunciato, mentre l'argomento forma l'oggetto delle deliberazioni d'una Commissione speciale. Mi associo quindi alla conclusione dell'onorevole Merzario, di tenere sospeso, allo stato delle cose, ogni ulteriore dibattimento in proposito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

INDELLI, *relatore.* Ho espresso l'opinione della Commissione intorno alla questione svolta dall'onorevole Spaventa. A nostro modo di vedere, quando lo scrupolo che sorge dall'articolo 6, venga ad essere completamente eliminato, quando gli altri corpi morali interessati non possano essere pregiudicati dalle deliberazioni del Consiglio provinciale di Bergamo, non vi può essere dubbio intorno all'accettazione.

L'onorevole Merzario ha parlato d'una deliberazione presa in proposito; ma nell'incartamento relativo a questa linea, non trovo ora innanzi a me le parole della deliberazione.

Quello ch'io posso assicurare all'onorevole Merzario si è che, come diceva l'onorevole Spaventa, che quella deliberazione, di cui è tenuto parola nella relazione, non parlava di rivalsa in nessun modo. (*L'oratore si volge a sinistra*)

PRESIDENTE. Onorevole relatore si rivolga al presidente.

INDELLI, *relatore.* La deliberazione non parlava di rivalsa.

Voci al banco della Commissione. Ma bisognava dirlo.

INDELLI, *relatore.* Ma l'ho già detto; lo sto dicendo; non è questione di rivalsa; era una deliberazione pura e semplice con la quale si approvava l'aumento di concorso, mettendo a disposizione del Governo 1,200,000 lire e non si parlava d'altro. Si può richiamarla per maggior sicurezza.

Ora io torno a dire che siccome si tratta di linee nominativamente votate dalla legge del 1879, di linee, cioè, di terza categoria, sulla cui costruzione non vi può essere dubbio, perchè sono state appunto votate per essere costruite, così l'articolo 6 riguarda il contributo. Una volta che è stata votata la iscrizione in terza categoria di questa linea, Ponte San Pietro-Seregno, noi non possiamo più discutere se debba o no essere costruita.

Che cosa dice l'articolo 6? (*Bisbiglio*) Lo ha letto l'onorevole Spaventa, permettete che lo rilegga anch'io:

« Per intraprendere i lavori... » (intendiamoci bene, è questione d'intraprendere i lavori) « Per in-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

traprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'articolo 5, occorre il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo, e regolarmente si impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso. »

Qual è stato il concetto di quest'articolo? Siccome si lotta per la precedenza, siccome è nel concetto della legge che ciascuno voglia affrettare la costruzione della ferrovia, così si dice che il Governo per intraprendere la costruzione di queste linee dev'essere sicuro del contributo dei corpi morali interessati. Ecco il concetto vero, letterale e chiaro dell'articolo.

Di che dunque si può discutere? Se uno dei corpi morali possa o non possa impegnare colle sue maggiori offerte, coi suoi aumenti anche gli altri corpi morali interessati. Ma quando voi avete stabilito che la deliberazione di una provincia non possa, per questi aumenti, venire a pesare a carico di un'altra provincia, non avete di che temere e la linea deve costruirsi, perchè è prescritto dalla legge.

Una voce. E l'articolo 5?

INDELLI, relatore. L'articolo 5 dice così:

« Saranno costruite dallo Stato, col concorso del 20 per cento, della spesa di costruzione d'armamento, per parte delle provincie interessate, le ferrovie iscritte nell'annessa tabella C. »

Debbono dunque essere costruite dallo Stato.

« Il concorso delle provincie viene determinato quanto alla decorrenza, ecc. »

Che debbano quindi essere costruite col concorso dello Stato, le linee contemplate nella tabella C, non vi può essere dubbio.

Rispondo poi all'onorevole Spaventa che l'articolo 27 della legge dice una cosa semplicissima: « Quelle somme che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere nell'anno stesso assegnate all'altra categoria, salvo la debita reintegrazione negli anni seguenti. »

Dunque le categorie aprono un conto corrente anno per anno tra loro. Ed è naturale, perchè il ministro dei lavori pubblici, lo Stato, se vogliamo proprio dare esecuzione a questa legge, debbono avere una certa libertà di azione. Può lo Stato, nel dare esecuzione a questa legge sulle ferrovie, stare a misurare i centesimi e i centellini, le mille lire di più o di meno tra una categoria e l'altra? Non è possibile, in un'intrapresa come quella contemplata dalla legge del 1879, che avvenga anno per anno che le somme di riparto di ciascuna categoria siano con scrupolosa esattezza quelle sole che debbono spen-

dersi e non altre? Avverrà che in un anno si spenderà di più per una categoria e un altro anno si spenderà di meno, ed ecco il concetto dell'articolo 26.

Ma siccome la legge ha voluto stabilire le somme che per ciascuna categoria debbano essere spese nel corso intero assegnato dalla legge del 1879, così è che in un anno una categoria è creditrice, e in un altro sarà debitrice.

Ora per l'esercizio del 1880 nella quarta categoria rimangono disponibili 783,140 lire. Ma si dice: siete voi sicuri che questa quarta categoria è formata a norma della legge? Siete sicuri che non vi siano altri corpi morali i quali concorrano per la quarta categoria? La risposta è facile: quando la proposta è stata fatta dalla Commissione e dal ministro, vuol dire che la Giunta ed il ministro sapevano che non vi erano altri concorrenti.

SALARIS. La Commissione non sapeva nulla; il ministro poteva saperlo.

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

INDELLI, relatore. La Commissione lo sapeva; poichè abbiamo avuto tutte le altre istanze per la terza categoria; per la quarta non ne abbiamo avuta nessuna. Sapete quello che abbiamo avuto per la quarta? Permettete che io spieghi di nuovo il modo come deve intendersi tutta la economia di questa quarta categoria.

Abbiamo avuto le istanze dei corpi morali interessati, che dichiararono di anticipare l'intera quota governativa. Perchè, lo ripeto ancora, la quarta categoria è quella che si trova in una posizione più fortunata di tutte; perchè dietro i corpi morali interessati vi sono le società industriali.

MERZARIO. (Della Giunta) Ma ha ragione!

INDELLI, relatore. Oh! meno male; siamo almeno d'accordo in un punto coll'onorevole Merzario. (*ilarità*)

Per tal guisa il Governo in questa quarta categoria ha iscritta la Lecco-Colico, con lo stanziamento a carico dello Stato; e la linea di Colico sapete che è privilegiata nella quarta categoria. È iscritta nello stesso modo la Saluzzo-Cuneo; ma poi vi sono tante altre linee per le quali, i corpi morali interessati hanno fatto le più larghe offerte al Governo di anticipare le quote fino a 20 anni. Il Governo perciò si trovava ricco per la quarta categoria, nè sa davvero dove spendere per quest'anno i denari nel riparto di questa categoria.

E se questo è vero, perchè dunque non vogliamo noi servirci dell'articolo 27 in favore delle linee della terza categoria? Tanto più, o signori, che le linee di terza categoria sono 36, e finora appena 11 sono iscritte. Se se ne iscrivono altre quattro o cinque con

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

dei concorsi così generosi, come voi avete sentito, io non capisco perchè abbiate a trovare difficoltà che il Governo si serva dei fondi che si trovano disponibili.

Conchiudo col dire che l'onorevole Lugli può essere tranquillo che, per la quarta categoria, non si tolgano fondi: per la quarta categoria i fondi sopravanzano, perchè i corpi morali interessati si servono di altri fondi, si servono dei capitali industriali.

Quanto poi all'onorevole Gorla, è stata una semplice dimenticanza, e la linea della quale ha parlato sarà certamente inclusa colle altre.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sono lieto di aver sentito che le opposizioni dell'onorevole Merzario derivino unicamente da un riguardo dovuto alle due provincie che ancora non hanno preso alcuna deliberazione. Se vi potesse esser dubbio che le provincie interessate, le quali non hanno ancora presa una deliberazione, rappresentassero la maggioranza degli interessi alla costruzione della linea, allora il dubbio potrebbe assumere una certa gravità; ma dato per vero che la provincia di Bergamo non solo garantisca i due terzi del contributo, ma rappresenti effettivamente i due terzi ed anche di più dell'interesse della linea stessa, io troverei che le parti dovrebbero perfettamente potersi conciliare, e conciliare in questo senso, che l'iscrizione potrebbe, e secondo me dovrebbe aver luogo, salvo il completamento dell'istruttoria per ogni maggiore tranquillità, imperocchè l'articolo 6 autorizza ad iscrivere la linea anche coll'istruttoria non completa in tutti i sensi, ma obbliga a non cominciare l'intraprendimento dei lavori se non dopo il compimento di tutti gli atti che possono interessare le provincie.

Io non ho fatta nessuna opposizione, e non mi cadeva proprio in mente che potesse sorgere una discussione a questo riguardo, in quanto che le provincie furono da me interpellate tutte con una circolare del 2 agosto, e se dal 2 agosto a tutt'oggi non hanno creduto di fare opposizione di alcuna fatta alla costruzione di questa linea, a me è parso di doverne concludere che niuna ostilità proveniva da un diritto, direi così, garantito loro dalla legge nel caso che rappresentassero più dei due terzi, e che a quest'ora, se avessero creduto, questa facoltà l'avrebbero esercitata.

Dunque a me pare che sulla iscrizione non ci sia motivo di fare obiezione. Io naturalmente, dopo le dichiarazioni che sono sorte qui, mi farò debito di far completare l'istruttoria sia, dalla provincia di Bergamo, perchè espliciti quello che non abbia dichiarato completamente, quantunque l'onorevole

Spaventa abbia già trovato nella deliberazione stessa l'intendimento della provincia di assicurare i due terzi del concorso provinciale, sia interpellando anche le provincie di Milano e di Como, onde emettano le loro deliberazioni, e ciò prima naturalmente di compromettere l'esecuzione della linea coll'intraprendimento dei lavori. Mi permetto di osservare alla Camera che questo ordine di idee mi pare ineccepibile nel senso che se bastasse il silenzio di una provincia per far rendere impossibile l'esecuzione di una linea, questo silenzio porterebbe che anche una linea d'importanza grandissima, neppure in 20 anni, potrebbe mai compiersi, il che condurrebbe all'assurdo nell'esecuzione della legge stessa. Non so se rendo il concetto.

Voci. Sì! sì!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Finchè una provincia o due fanno delle opposizioni, le loro opposizioni possono essere esaminate, e portate avanti le istruttorie in modo da rendere obbligatorio il loro concorso; ma se non dicono nulla, sarà permesso che rimanga una in silenzio ed impedisca ad un'altra provincia di trar profitto di questa legge, unicamente perchè all'altra non piace di rispondere? Dunque a me pare che, fatta la riserva di completare l'istruttoria per mezzo della deliberazione formale che emetteranno anche le provincie di Milano e di Como, imperocchè dalle deliberazioni dei loro rappresentanti mi pare che non risulti nulla contro la sostanza della cosa, mi pare, dico, che l'iscrizione possa aver luogo, senz'altro per questo rimanga pregiudicato il diritto di nessuno.

E in questo senso, con questa riserva mi associo completamente alla proposta della Commissione di fare l'iscrizione della linea.

Al mio onorevole amico Lugli bisogna che risponda che egli si allarma di troppo; imperocchè torniamo sempre allo stesso circolo dentro al quale abbiamo girato in questi giorni parecchie volte. Più cresce il numero delle linee in una data tabella, più riesce difficile lo sviluppo pronto dei lavori. Ma qui torniamo sempre al concetto che una volta o l'altra bisognerà trovare il modo di farli progredire più sollecitamente, e non sarà allora l'iscrizione di una linea di più o di meno in un anno che potrà ritardare la costruzione. Quello che non faremo nel 1880 lo dovremo fare nel 1881.

Nessuno può discutere che nel 1881 una provincia, la quale venga a fare l'anticipazione totale, abbia diritto di pigliare anch'essa l'iscrizione. Dunque da questo lato non mi preoccupo gran che. Dico poi che l'obiezione dell'onorevole Lugli cade completamente davanti alla disposizione dell'articolo 32. L'articolo 32 ha obbligato il Governo a presentare

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

un prospetto delle iscrizioni da farsi per le singole tabelle.

Evidentemente con ciò il Parlamento ha voluto riservarsi la facoltà di modificare questo prospetto, di togliere ed anche di aggiungere; in conseguenza io credo che una volta che le deliberazioni sono arrivate in tempo, prima delle deliberazioni del Parlamento, possano avere diritto agli stessi riguardi di quelle che erano venute prima, in quanto che, dico, ammetto con lui che la difficoltà cresce, ma insomma

Solatium miseris socios habere penantes.

In quanto alla quarta categoria, egli può stare tranquillo.

Secondo me, egli ha detto benissimo, che la legge ha voluto lasciare in facoltà del Governo di disporre dell'eccedenza di una categoria sopra un'altra, quando lo creda necessario. La Commissione del bilancio propone di determinare fin da ora una cifra di 300,000 lire su questa somma di 780,000, ed io non ho nessuna difficoltà di assentire, perchè non temo nessuna conseguenza rispetto alla 4ª categoria.

Nella 4ª categoria c'è la Lecco-Colico, per la quale ho messo una somma infinitesima rispetto all'importanza, ma l'ho messa unicamente per obbedire alla legge, la quale dava un diritto di precedenza assoluta alla Lecco-Colico. Se questo non fosse stato, io non ne avrei nemmeno messo l'iscrizione in bilancio per quest'anno, imperocchè i soli studi che occorrono per questa linea montuosa importeranno forse l'impiego di tutto l'anno, e pochissimo sarà il lavoro che si potrà intraprendere nella Lecco-Colico nell'anno presente. Quindi da questo lato io non temo nessun'altra conseguenza.

Quantò alla Saluzzo-Cuneo c'è l'iscrizione assicurata. Per quel che riguarda le altre linee ciò che può accadere è che prima del bilancio definitivo venga qualche domanda da parte delle provincie per aggiungere un decimo, o più, per avere un diritto di precedenza; ma ci restano più di 500,000 lire oltre le quote provinciali, imperocchè le quote disponibili delle provincie e dello Stato ammontano a lire 1,240,000, quindi sottraendo anche 300,000 lire ce ne resta abbastanza.

Dall'agosto fino ad oggi quelle provincie che hanno voluto muoversi oramai si sono mosse per l'anno 1880, e non credo che a metà dell'anno 1880 sarà grande la gara delle provincie per la 4ª categoria. La gara è stata anche larga per un primo anno, ma è di quelle provincie che ricorrono alla disposizione dell'articolo 18, che parla delle concessioni ai corpi morali, e le concessioni non vincolano nemmeno il Governo alla disposizione del-

l'articolo 15, vale a dire, per le anticipazioni, che la restituzione sia fatta in 10 anni; ed ognuno comprende che dovendo fare una concessione, questa concessione si regola con l'assegnazione del riparto dei fondi da restituire alle provincie secondo la disponibilità dei fondi medesimi. Almeno questo è il mio intendimento: dando una concessione io non intendo vincolarmi con l'obbligo della restituzione dei fondi in 10 anni, come porta l'articolo 15 in caso di costruzione diretta; ma quando la concessione riguarda l'esercizio, il patto può essere formulato secondo le convenienze reciproche; io non voglio stracchiare nel fare la restituzione, ma se, per esempio, invece di restituire la quota governativa in 10 anni, si dovesse fare in 11, non credo che sarebbe questa un'obiezione per parte dei concorrenti tale da rifiutare la concessione.

Giacchè ho facoltà di parlare, e per non abusarne ulteriormente, dirò qualche cosa sulle iscrizioni e sul metodo di votazione della tabella 4ª, se però crede l'onorevole presidente che sia opportuno.

Voci. Parlerà dopo.

PRESIDENTE. Lo faremo dopo, perchè mi pare che sia già abbastanza arruffata la discussione di questa.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Va bene.

PRESIDENTE. Da facoltà di parlare all'onorevole Corbetta.

CORBETTA. Io ho chiesto di parlare soltanto per chiarire sempre più il pensiero della Commissione generale del bilancio, così bene esposto dall'onorevole relatore, e per isgombrare dalla mente dell'onorevole Spaventa il più lontano sospetto, che la Commissione del bilancio, nella sua deliberazione, possa essere stata guidata da altro sentimento all'infuori di quello della retta interpretazione della legge. L'onorevole Spaventa può ben credere, che giammai il pensiero dell'interesse dell'una o dell'altra provincia, poteva ispirare la deliberazione che la Commissione del bilancio ha proposto alla Camera. Detto ciò vengo a dire brevemente dell'argomento.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva testè, che sarebbe davvero cattiva applicazione della legge 29 luglio 1879, quella che interpretasse l'articolo 6, per modo che il semplice silenzio di una provincia potesse arrestare la costruzione di una linea, la quale interessi diverse provincie. Però l'onorevole ministro e la Camera consentiranno meco, che sarebbe altrettanto strana, per non dire tirannica l'interpretazione, secondo la quale una provincia la quale non avesse ottemperato alle condizioni prescritte dalla legge, potesse imporre ad altre provincie sacrifici di gravi contributi.

Non credo d'altronde che sia qui la sede per discutere, se la linea di cui si è discusso, Ponte San

Pietro-Seregno, giovi alle provincie di Milano e di Como, come è piaciuto asserire all'onorevole Spaventa, mentre forse l'inverso caso può rappresentare la verità. La Commissione del bilancio ha chiesto replicatamente al suo relatore notizia sul tenore della deliberazione del Consiglio provinciale di Bergamo, in merito al contributo, ma come avete sentito nel tramestio degl'incartamenti, questo documento non si è potuto ancora trovare; ma se c'è si troverà.

Però l'onorevole relatore ha potuto dichiarare alla Commissione generale del bilancio come in quella deliberazione non era punto dichiarato che l'assunzione dell'obbligo per parte della provincia di Bergamo si riferisse a qualche cosa di ben diverso di una semplice anticipazione; e suonasse cioè assunzione di oneri di due terzi del contributo assegnato ai corpi locali per la linea Seregno-Ponte San Pietro.

Se noi ci facciamo ad esaminare l'articolo 6 della legge 29 luglio 1879 lo troviamo del tenore seguente:

« Per intraprendere i lavori di costruzione delle ferrovie, di cui all'articolo 5, occorre il previo assenso delle provincie interessate, che complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo, e regolarmente si impegnino al pagamento delle loro rispettive quote di concorso. »

Ora la Commissione nella sua grande maggioranza (non essendosi raggiunta l'unanimità per una riserva che l'onorevole deputato Merzario ed io abbiamo fatto), la Commissione del bilancio, dico, nella sua grande maggioranza ha ritenuto che perchè una provincia ottenesse il diritto del concorso obbligatorio anche all'infuori dell'assenso formale delle altre provincie, è necessario che l'assunzione di quest'obbligo sia completo; cioè a dire sia a fondo perduto per due terzi del contributo, coll'abbandono per parte della provincia, che offre il contributo stesso, al diritto di rivalsa verso le altre provincie.

In altri termini la Commissione del bilancio ritiene che la semplice anticipazione del contributo non basti per iniziare i lavori di una linea ferroviaria, comechè si tratti di linee comprese in questa o quella categoria.

L'onorevole ministro a sua volta soggiunge: iscrivetela sotto questa condizione; ed io credo che da parte della Commissione del bilancio non vi può essere alcuna difficoltà a far ciò. Ma sia ben chiaro che quest'iscrizione non potrà diventare efficace se non quando esista la deliberazione della provincia di Bergamo di cui si è fatto cenno, e siasi ottemperato a questa interpretazione, e cioè sia provato

che la provincia di Bergamo ha assunto a proprio carico due terzi del contributo assegnato ai corpi locali per la ferrovia di cui è discorso.

Nè io aggiungo altro, imperciocchè mi pare davvero ozioso il discutere oggi, come diceva poco fa l'onorevole relatore, se questa linea deve o non deve essere iscritta nella tabella della categoria C. Evidentemente questa linea ferroviaria è già iscritta qui, e non può farsi oggi nessuna discussione a tale riguardo. È un diritto, il quale, quando sia acquistato nei modi e termini della legge, non può essere negato da alcuno in questa Camera, a meno che si proponga una legge per distruggerlo. E nessuno (neppure i rappresentanti delle provincie di Milano e di Como), ben lo credano i deputati di Bergamo, nessuno verrà a proporre che si tolga dalla tabella 3 la ferrovia che unirà più comodamente la città di Bergamo, tanto virilmente qui rappresentata dall'onorevole Spaventa, alla città di Milano.

PRESIDENTE. Prima che questa discussione proseguisca, mi pare opportuno leggere una proposta della Commissione del bilancio, che credo accettata pure dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è questa:

« Il Governo del Re è autorizzato a trasportare dal capitolo 147 al capitolo 146 del presente stato di previsione le somme che rimasero disponibili sul predetto capitolo 147 per destinarle alla costruzione delle linee iscritte alla tabella C ai numeri... (e qui indicati i numeri delle varie linee per cui sono state fatte delle domande). »

Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

LA PORTA. L'onorevole Corbetta esordiva il suo discorso affermando che voleva chiarire meglio il concetto della deliberazione della Giunta generale del bilancio esposto dal relatore. Permetta l'onorevole Corbetta, che io affermi a mia volta che il relatore della Commissione del bilancio ha dichiarato nettamente il pensiero della Commissione stessa. Non si tratta, come egli lo comprende, di sanzionare la tirannia di una provincia rispetto alle altre. Si tratta di applicare la legge nei termini in cui è scritta. Si tratta di mettere in prospetto una linea la quale, a norma dell'articolo 6, si sia regolarmente impegnata al pagamento di due terzi di contributo, condizione senza la quale essa non ha diritto a rendere obbligatorio il concorso per le altre provincie interessate dell'altro terzo del totale contributo.

A questa condizione la Commissione generale del bilancio (ed io sono lieto che anche l'onorevole Corbetta ora vi acconsenta senza riserva) ammette l'iscrizione nel prospetto della linea Ponte San Pietro-Seregno; ragione per cui la Commissione ha pre-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

sentato quell'articolo di legge. Egli è vero che lo articolo 27 della legge 29 luglio 1879 dà facoltà al ministro d'aprire quello che il relatore specialmente chiama un conto corrente tra categoria e categoria. Ma quando però questo conto corrente è approvato dalla Commissione negli stanziamenti del bilancio, allora rinasce l'efficacia dell'articolo 29 della legge sulla contabilità generale dello Stato, la quale vieta il trasporto da capitolo a capitolo. Ed allora per poter autorizzare il Ministero a fare lo storno da capitolo a capitolo delle rimanenze disponibili nella quarta categoria a favore delle linee che si mettono nel prospetto della terza categoria, occorre un apposito articolo di legge.

Dichiarato ciò, che credo sia conforme alla legge del luglio 1879 giusta l'articolo 6, preceduto dalle dichiarazioni sull'adozione dell'emendamento dell'onorevole Melodia, il quale dichiarava che non una maggioranza numerica di provincie, ma la maggioranza degli interessi rappresentata dalla maggioranza dei contributi, prego la Camera di voler approvare la proposta della Commissione generale del bilancio. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

LANZA. Io ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Ma è scritto prima l'onorevole Spaventa.

SPAVENTA. Io non ho che pochissime parole a dire. Io mi associo alle riserve fatte dal ministro, circa alla iscrizione di questa linea nella tabella, vale a dire che la linea sia iscritta, in quanto si ritiene, che la provincia di Bergamo sopra il milione che ha offerto, rimane obbligata per i due terzi del contributo.

Con questa dichiarazione, la quale completa di più quella fatta dall'onorevole Corbetta, ed è conforme, mi pare, pienamente alla dichiarazione della Commissione del bilancio, io dico, mi associo alla riserva fatta dal signor ministro circa l'iscrizione di questa linea nella tabella.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanza.

LANZA. Quando si discuteva la convenienza di diminuire gli stanziamenti portati in una categoria di questa tabella al fine di accrescere gli stanziamenti di altre categorie per le quali vi era un maggior numero di linee che avevano già soddisfatto a tutte le condizioni volute dalla legge, a me nacque un dubbio, che mi prendo la libertà di esporre alla Camera, cioè a dire: se, stando precisamente ai termini della legge sulle costruzioni ferroviarie, le provincie, le quali non hanno potuto ancora presentare le loro domande per la costruzione di linee

già comprese nelle categorie della legge sulle costruzioni ferroviarie, ma che pure presenteranno queste domande regolari tra la votazione di questo bilancio di prima previsione ed il bilancio di definitiva previsione; se, dico, a termini di legge abbiano ancora il diritto che le linee che le riguardano debbano essere comprese nel bilancio stesso di definitiva previsione.

Mentre io pensava di chiedere spiegazioni al riguardo, l'onorevole ministro in parte ha dissipato questa mia dubbiezza; poichè egli ha già riconosciuto così in via incidentale, che questo diritto esiste: perocchè ha osservato che, quantunque possano ancora arrivare in questo frattempo, cioè tra la votazione di questo bilancio e la discussione del bilancio di definitiva previsione, altre domande per iscrizione di linee; pure non potrà essere una cosa di grande momento, cioè a dire, che non vi potranno arrivare molte di queste domande; per cui conchiudeva che si può distrarre in una data proporzione, una parte della somma assegnata alla quarta categoria per passarla nella terza od in altra categoria.

Pertanto io comincio a prendere atto già di questa dichiarazione, che, secondo la legge che regola questa materia, le provincie hanno ancora tempo a far iscrivere le loro linee, purchè presentino le loro domande con le deliberazioni formali e regolari tra la votazione di questo bilancio e la discussione del bilancio di definitiva previsione.

Osserverò unicamente all'onorevole ministro che egli ha ragione perfettamente quando osserva che il numero maggiore delle domande è già stato fin qui presentato, e che le domande successive non saranno numerose. Però io ritengo che di queste domande ne arriveranno infallantemente. Che se il tempo trascorso dopo la votazione della legge fino al dì d'oggi ha potuto per molte provincie essere sufficiente, al fine di prendere le dovute deliberazioni, non lo fu però per tutte.

E diffatti, dove si tratta va unicamente di deliberazioni che riguardavano una sola provincia, o tutto al più due, il tempo trascorso è stato più che sufficiente, tanto più se vi era un accordo già d'interessi fra queste due provincie; ma dove le parti interessate superano questo numero, dove si tratta di tre, di quattro provincie, ecco la difficoltà di venire presto ad accordi definitivi, perchè gl'incombenti sono anche assai più numerosi. Dove vi è il concorso di tre, o più provincie, come si è proceduto, e come si doveva procedere? Prima di tutto bisognava che i Consigli provinciali deliberassero in massima di concorrere; poi che nominassero dei delegati perchè convenissero coi delegati delle altre

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

province, al fine di determinare la quota rispettiva di concorso; quindi che questa delegazione riferisse poi ai rispettivi Consigli le deliberazioni prese; poi che i Consigli deliberassero di nuovo sopra questo riparto.

Si aggiunge ancora che molte città, o comuni interessati particolarmente in tali costruzioni, per il caso che la linea passasse vicino alla loro città od al loro comune, dovevano deliberare riguardo ai decimi da aggiungersi per avere una precedenza. Queste deliberazioni poi dovevano tornare ai Consigli provinciali perchè approvassero le deliberazioni dei comuni. Dunque vedete come siano vari gl'incombenti, e che quindi abbiano questi potuto assorbire molto tempo. Per cui io riconosco che la dichiarazione fatta oggi dall'onorevole ministro può tranquillare quelle provincie, le quali sono in ritardo, non per loro colpa, ma per soddisfare alla legge in tutti gl'incombenti suoi. Spero che egli vorrà fare buon viso alle domande che per avventura venissero al riguardo. Fra le varie linee ve n'ha una, non lo nascondo, ma lo dico francamente, che m'interessa particolarmente, ed è quella di Chivasso-Casale, che deve essere la continuazione di quella d'Ivrea-Chivasso. In questa linea sono interessate tre provincie, vale a dire le provincie di Torino, di Novara e d'Alessandria, le quali hanno dimostrato la massima buona volontà di concorrere ed hanno già preso deliberazioni. La pratica, come si dice in istile burocratico, non è ancora compiuta, ma è prossima ad esserlo. Spero che la domanda per queste linee possa venire nell'intervallo da me indicato, cioè tra la votazione di questo bilancio e la discussione dell'altro. Nel caso che la domanda giunga in tempo perchè la linea sia iscritta nel bilancio di definitiva previsione, prego l'onorevole ministro di tenerne conto.

Qual è la conseguenza, signori, di quanto son venuto dicendo? È d'andare un tantino a rilento nello spostare le cifre assegnate ad ogni categoria. Se si aspetta il bilancio di definitiva previsione, per vedere se vi sono degli avanzi in qualche categoria, e trasportarli nelle categorie che ne abbisognano, non si dà luogo a malcontento; ma se ciò si fa sin d'ora, tutti quelli che sono in aspettativa e credono poter fare la loro domanda prima della discussione del bilancio di definitiva previsione, si troveranno delusi nelle loro legittime speranze. Quindi, come s'è detto da parecchi oratori, non bisogna procedere con viste troppo esclusive, con viste d'interesse prettamente locale, con una specie di diffidenza. Ma appunto perchè tutte le provincie possano essere soddisfatte nei loro interessi, contemplati nella legge, è bene procedere con quell'equità, con quella

giustizia che le disposizioni della legge stessa ci prescrivono.

Non è già che si voglia impedire, nel caso che sopravanzino dei fondi per una data categoria, che questi non debbano andare a beneficio di un'altra categoria, no; ma si vuole che si aspetti la decorrenza del tempo legale, del tempo in cui le provincie hanno diritto allo stanziamento dei fondi per le loro linee. E poichè questo tempo legale, secondo le interpretazioni date alla legge dallo stesso onorevole ministro, non sarebbe ancora trascorso, così ho creduto mio dovere di fare queste considerazioni, non nell'interesse speciale della linea che io propugno, ma nell'interesse generale di tutte quelle, e sono quasi tutte, che si trovano nella stessa condizione, dappoichè ciò che io chiedo oggi, può domani essere chiesto da un altro, e per conseguenza bisogna che ciascuno di noi rispetti gli interessi degli altri.

Tanto più ho creduto di fare queste considerazioni inquantochè mi pare che l'ordine del giorno ultimamente presentato possa per avventura recare offesa ai principii, alle norme che io ho esposto fin qui e che credo basate sul testo della legge e sulle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Melchiorre ha facoltà di parlare.

MELCHIORRE. Anch'io ho dei dubbi intorno alla seconda parte della proposta fatta dall'onorevole presidente della Commissione generale del bilancio, intorno, cioè, alla questione che si agita da due giorni.

Non recherà sorpresa se mi siano sorti tali dubbi, quantunque facendo parte della Commissione generale del bilancio, io abbia votato la dichiarazione del modo come dev'essere inteso ed applicato l'articolo 6 della legge 29 luglio 1879.

Io credo che la Commissione del bilancio sia nel vero quando stabilisce il modo come debb'essere eseguito l'articolo 6 della citata legge; ma il dubbio nel mio animo è surto quando ho inteso anche dalla Commissione proporsi il trasporto dei fondi del capitolo 147, che riguarda la costruzione delle ferrovie di 4ª categoria, per agevolare la costruzione delle linee di terza categoria contemplate nel capitolo 146 del bilancio di che è esame.

Siccome io credo, e mi sono iscritto per parlare sulle costruzioni delle linee di quarta categoria, per avere la vera intelligenza dell'articolo 10 che comprende la costruzione di esse, il sapere in che consista l'obbligo imposto al Governo della costruzione dei 1530 chilometri, mi è venuto il dubbio se la costruzione delle linee di quarta categoria debba

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

essere fatta sulla domanda di concessione dei corpi morali interessati. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

MELCHIORRE. Ed allora al Governo che rimane a fare? chi costruirà? Se una provincia non avrà modo di fare studi di massima, di raccogliere subito le somme all'uopo occorrenti, potrà trovare il terreno occupato, dappoichè il Governo non può concedere che 1530 chilometri, ed allora che avverrà? In tale caso noi avremo reso facile la costruzione, a chi? al più ricco; perchè chi ha più mezzi, si affretterà a fare la domanda di concessione delle linee ferrate di quarta categoria.

Io non credo che questa sia l'idea che ha informato la compilazione dell'articolo 10, imperocchè così si confonderebbe l'articolo 10 col 18.

Io non intendo ora preoccupare la Camera di questa questione; mi riservo di parlare quando si tratterà dell'argomento. Ma io domando al ministro che abbia la compiacenza di dire se questo trasporto di fondi dal capitolo 147 a quello 146 che riflette le linee di terza categoria possa pregiudicare all'esecuzione dell'articolo 10, qualora fosse inteso in un modo diverso da quello che mi è sembrato volesse intendersi durante la discussione lunghissima alla quale da parecchie sedute abbiamo assistito. Perchè se queste somme potranno essere anche dal Governo impiegate a fare gli studi tecnici per vedere quale meriti la preferenza fra queste linee che sono definite secondarie, e di cui io ricordo essersi fatto un elenco dalla Commissione incaricata dell'esame del progetto, che oggi è divenuto legge dello Stat, io allora desidererei di sapere se il Governo sente l'obbligo di fare questi studi per costruire i 1530 chilometri; e, avendolo, se questo proposto trasporto di mezzi impedisca di farli quando non avesse altri fondi disponibili.

Vi è una grande differenza tra chi domanda la concessione di una linea e chi crede che il Governo sia obbligato a fare gli studi, e che, compiuti siffatti studi, distribuisca i 1530 chilometri per essere costruiti ed esercitati conformemente alle norme prescritte negli articoli 10 ed 11 della prefata legge.

Ora questo è il dubbio su cui io amo di essere chiarito; e quando arriveremo al momento opportuno, quando si tratterà della interpretazione da darsi all'articolo 10, mi riservo allora di parlare su questo argomento che io considero importantissimo.

Ho fiducia che l'onorevole ministro, ingegnere di provata abilità, mi darà tali chiarimenti, che io possa tranquillamente seguire la Commissione generale del bilancio intorno al proposto trasporto di fondi dal capitolo 147 al 146. Mi permetterò dichiarare che, essa su questa parte non abbia, nella riu-

nione poc' anzi tenuta, fatta e discussa proposta alcuna.

PRESIDENTE. Ha finito?

MELCHIORRE. Sì.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io desidero che non resti interpretazione equivoca di quel che ho detto riguardo alla iscrizione o al trapasso dei fondi dall'una all'altra categoria. L'onorevole Lanza mi pare non abbia inteso nel vero loro senso le mie parole, o, per meglio dire, io non mi sono spiegato chiaramente. Io questo ho detto: che non era pregiudicato l'interesse di nessuna provincia; e parlavo delle linee di quarta categoria...

LANZA. Fa lo stesso.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... nella quale rimanevano 1,200,000 e più lire scoperte.

Circa il fondo stanziato per legge per quella categoria e che rimaneva libero, perchè le domande venute anche in numero abbondante per la quarta categoria lo avevano reso disponibile colle anticipazioni che le provincie stesse facevano nell'atto di produrre la concessione; circa quel fondo, dico, che resta disponibile, io mi riservavo di fare una proposta di iscrizione per conto diretto del Governo. E con ciò rispondo ai desiderii dell'onorevole Melchiorre, mi sembra. Il Governo ha sempre l'obbligo di eseguire la legge, disponendo dei fondi che la legge medesima ha distribuito nelle singole categorie, anno per anno. Metta il caso che nessuna provincia profitti delle disposizioni dell'articolo 15; evidentemente il Governo dovrebbe egli fare una proposta, come per poche linee ha già fatto nei prospetti medesimi dove ha creduto che l'interesse dello Stato glielo suggerisse.

Per questo ho detto che nella categoria quarta, essendovi una somma resa disponibile quest'anno, credevo che anche nel bilancio definitivo si sarebbe potuto presentare un prospetto per erogare questa somma.

Ma mi è parso che l'onorevole Lanza ne tiri la conseguenza che le tabelle votate colle iscrizioni attuali, possano essere modificate col bilancio definitivo per le categorie 1ª, 2ª e 3ª; come possano esserlo per la 4ª, sulla quale rimane una somma disponibile.

A questo io non mi posso associare per il precettivo disposto della legge. L'articolo 32 della legge dice chiaramente:

« Colla legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici, il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere. »

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Adunque anche per la quarta categoria, se io mi fossi trovato in grado di presentare un prospetto colla distribuzione della somma per un certo numero di linee richieste dalle provincie, non sarebbe più il caso di ritornarci sopra in nessuna categoria in occasione del bilancio definitivo.

Se così non fosse, non ci sarebbe mai niente di stabilito. La legge ha voluto che una volta all'anno si faccia l'assegnazione dei fondi da essa stabiliti, distribuendoli fra le linee da intraprendersi in quell'anno. Senonchè l'onorevole Lanza dice, e dice benissimo: ci sono alcune linee nelle quali sono interessate molte provincie, le quali hanno bisogno di un certo tempo per prendere accordi fra di loro, e poi fare la loro domanda nel caso che vogliano valersi dell'articolo 15.

Questo è verissimo; ma la legge ha stabilito che chi non può farlo in un anno, lo faccia nell'altro.

LANZA. Eh! lo so.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Adunque chi non è arrivato a tempo per il 1880 troverà il suo posto nel bilancio di prima previsione del 1881. Io potrei portare esempi di parecchie linee nelle quali sono interessate non una, ma due, tre e forse anche quattro provincie, e che pure sono giunte in tempo colle loro domande.

Se oggi si discute di aggiungere alcune linee alla tabella, è un caso eccezionale, una conseguenza dell'esercizio provvisorio, in forza del quale il bilancio di preventiva previsione si discute in marzo anzichè in dicembre; altrimenti di queste linee non si sarebbe potuto parlar più che nel bilancio di prima previsione del 1881. Se non seguissimo le norme stabilite dall'articolo 32 non avremmo mai nulla di stabilito. L'onorevole Lanza ammetterà la giustizia di quello che dico, subito che osservi che all'indomani dell'approvazione della legge del bilancio io debbo pubblicare gli avvisi d'asta per parecchie linee, avvisi d'asta che ho già bell'e stampati.

Ora se col bilancio definitivo venisse ancora a modificarsi la somma inscritta per una linea rispetto alla tabella A, io non potrei assumere l'obbligo di pagare, nel 1880, 500 mila lire per quella tale linea, nel dubbio che poi mi venisse ridotta a 300 mila.

Dunque credo che il diritto delle provincie sia chiaramente stabilito dalla legge; quelle che domandano di valersi dell'articolo 15 prima della presentazione del bilancio di prima previsione, od anche prima della discussione, poichè la Camera ha il diritto di variare i prospetti, possono venire iscritte qualora si trovino in regola; le altre debbono aspettare l'anno venturo.

Io ho detto che avrei anche presentato un pro-

spetto suppletivo, ma l'ho detto per la 4ª categoria dove ho una somma disponibile; piuttosto di tenerla giacente un anno, o ripartirla sulle altre categorie, se arrivano provincie, le quali ottemperino in tempo alla legge credo si debba impiegarla a quest'oggetto.

Intanto sta il fatto che per la 4ª categoria la massa delle domande che sono venute, è di quelle che riguardano le concessioni dell'articolo 18: nessuna, una eccettuata, chiede di avere un'iscrizione come per le altre categorie col concorso diretto dello Stato.

Per questo, dico, non ho difficoltà che sia fin d'ora fatto uno storno, che secondo la legge, o almeno secondo la interpreto io, credo che entri nelle facoltà del ministro, non ostante che la legge di contabilità vieti gli storni da capitolo a capitolo. E consento ben volentieri che si faccia anche fin d'ora il trasporto di una somma, perchè ho la convinzione che quando la legge del bilancio sarà promulgata saremo tanto avanti nell'anno che anche le domande nuove che potessero arrivare, per gli studi che bisogna fare, per gli avvisi d'asta che si dovrebbero pubblicare, ci porteranno sì innanzi da non permetterci d'intraprendere che pochissimi lavori.

In questo senso devono intendersi le mie dichiarazioni rispetto al diritto di prender posto nella tabella.

L'onorevole mio amico Melchiorre fece una curiosa osservazione sull'articolo 10.

Egli diceva: se una provincia non ha mezzi di fare gli studi, o non può trovare i fondi, deve il Governo provvederli. Ma il Governo, onorevole Melchiorre, è obbligato di provvedere all'esecuzione delle linee in venti anni. Se il Governo non trova davanti a sè domande, evidentemente deve cercare di fare un'equa ripartizione nelle diverse provincie, nelle diverse regioni d'Italia, ma se arrivano delle provincie le quali guadagnino il posto, a norma dell'articolo 15, il Governo ha le mani legate, non può più far altro.

Nonostante le molte domande della tabella C, sopra 11 linee ce ne sono 3 o 4 che ho proposto io, di mia iniziativa, per alcuni tronchi, perchè ho creduto che fosse interesse dello Stato l'affrettarne la costruzione. Così farei per la quarta categoria, e lo farei tanto più volentieri quanto maggiore fosse la quota disponibile.

Gli è per questo che mi pareva utile la presentazione di un prospetto suppletivo anche al bilancio definitivo; affinchè se vi sono provincie le quali abbiano deliberato almeno di concorrere per la propria somma, avesse modo il Governo di presentare qualche proposta a questo riguardo. Io non

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

credo che in altro senso possano essere interpretati gli obblighi del Governo. Quanto agli studi, le provincie possono non farli, ma non per questo il Governo li dovrà far subito. Immagini l'onorevole Melchiorre che il Governo pigliasse l'iniziativa di far studiare un certo numero di linee di qualunque categoria, anche senz'chè vi fosse alcuna probabilità che le provincie volessero approfittare dell'articolo 15, e peggio poi, anche se non avessero nemmeno deliberato di concorrere per la propria quota, e si persuaderà che in un anno il Governo dovrebbe intraprendere gli studi di tutte le linee che possono essere costruite nel ventennio. Che se il Governo intraprendesse gli studi di una data linea, di una data provincia, tutte le altre domanderebbero che lo stesso si facesse per le rispettive linee, ciò che condurrebbe a voler far intraprendere gli studi di tutte le ferrovie che dovranno costruirsi chissà da qui a quanti anni.

È per questa ragione che io colla circolare del 2 agosto, rivolgendomi alle provincie ed ai comuni, dietro alcuni dubbi mossimi a questo riguardo, ho risposto che lo Stato andava intraprendendo gli studi delle linee per le quali aveva in vista la prossima costruzione, secondo le domande delle provincie, o secondo l'intendimento proprio, vale a dire secondo che credeva che l'interesse dello Stato ne consigliasse la sollecita costruzione.

Quanto alle altre ho detto: se voi credete di voler mettere in evidenza l'importanza delle vostre linee con degli studi completi, fatelo, purchè lo facciate a vostre spese; diversamente lo Stato li intraprenderà quando prevederà, per esempio, che nell'anno prossimo, o direttamente, o per domanda delle provincie le linee potranno essere iscritte nella tabella.

LANZA. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non so se queste dichiarazioni saranno sufficienti; ma certamente questo è il mio modo di vedere, che mi pare conforme alla buona esecuzione della legge.

INDELLI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, permetta, l'onorevole Lanza ha facoltà di parlare.

LANZA. Solamente due parole di risposta all'onorevole ministro. Io non ignorava la disposizione dell'articolo 32 della legge sulle costruzioni ferroviarie, che stabilisce che si debbano presentare nel bilancio di prima previsione l'elenco delle linee e gli stanziamenti necessari per la loro costruzione; ma non ho creduto, come non crede del resto l'onorevole ministro, che quella disposizione fosse imperativa e tassativa, in modo che il ministro non se ne potesse allontanare. Difatti il ministro stesso ha dichiarato che, qualora si presentassero nell'inter-

vallo altre domande regolari, egli si riservava la facoltà di presentarle nel bilancio di definitiva previsione. Dunque siamo perfettamente di accordo su ciò.

E appunto per questo, perchè il ministro potesse esercitare questa facoltà nel modo il più utile e il più ampio, io diceva: riserviamoci di fare questo trasporto di cifre da categoria a categoria nel bilancio definitivo; ma se il ministro crede di fare il contrario nell'interesse pubblico, io sicuramente non vorrò sollevarne una questione.

Io volevo soltanto chiarire il mio concetto, che in massima parte corrisponde a quello dell'onorevole ministro, poichè, anche egli non considera come tassativo l'articolo 32, vale a dire egli non crede che quell'articolo gli proibisca di iscrivere altre linee nel bilancio di definitiva previsione.

Esso non stabilisce che una norma, perchè più presto si possono iscrivere queste linee, più presto si possono preparare i lavori, più si affretteranno le costruzioni. Ma il ministro non crede di poterne iscrivere delle altre, e per contentare maggiormente le provincie si è riservato di trasportare le cifre che vi sono d'avanzo in ogni categoria quando conoscerà le ulteriori domande che verranno.

Ecco, non è che in via di dubbio e di osservazione, che io faccio queste considerazioni; del resto lascio perfettamente libero l'onorevole ministro di prendere quella determinazione che nei limiti della legge gli è data facoltà di prendere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

INDELLI, *relatore*. Poche parole per spiegare le proposte concordate tra la Commissione e l'onorevole ministro. Quando l'onorevole Corbetta ha domandato di parlare, io lo chiesi pure per un fatto personale, perchè riteneva che egli avesse voluto parlare in senso contrario alla proposta da me annunciata in nome della Giunta generale, ma siccome egli non ha fatto che confermare ed appoggiare la Commissione, per questa parte non ho altro a dire. Debbo tuttavia ringraziare l'onorevole La Porta, che funziona da presidente della Commissione del bilancio, delle gentili parole rivoltemi. Si era dapprima stabilito d'iscrivere nella tabella C una nota per le altre linee in questione, stanziandosi una somma da levarsi sulla rimanenza della 4ª categoria; ma si è fatto osservare, che si sarebbero potute trovare delle difficoltà, per l'articolo 29 della legge sulle contabilità generale dello Stato; perchè si è detto non si possono trasportare delle somme assegnate ad un capitolo del bilancio in un altro, quindi la Commissione si è posta d'accordo per fare un'altra proposta, che è quella di un articolo spe-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 10 MARZO 1880

ziale nella legge del bilancio, con cui si ammettono anche le linee di cui avete sentito parlare. Così la Camera conosce il motivo della variazione della proposta.

Quanto poi all'ammissione delle altre linee, vi ha risposto l'onorevole ministro, e mi conformo a quello che egli ha detto anche intorno alle osservazioni fatte dall'onorevole Lanza. Quando la Sotto-Commissione si occupava del lavoro della relazione, essa ne ha fatto un quesito speciale all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che rispondeva a questo modo:

(Il ministro parla con un deputato.)

Desidererei che si lasciasse libero il ministro perchè potesse prestarmi attenzione.

L'onorevole ministro adunque rispondeva alla Commissione con queste parole:

« Sarei di avviso che non si debba tener conto delle deliberazioni che potranno esser prese posteriormente dai corpi morali, se non in occasione delle proposte pel bilancio di definitiva previsione, a meno che non si tratti di offerte di anticipazioni tanto della quota provinciale come di quella governativa, nel quale caso ragionevole apparirebbe un provvedimento di favorevole accoglienza sul riflesso che le previsioni del bilancio non sarebbero menomamente alterate. »

Ora è questo appunto che noi abbiamo eseguito, perchè si sono accettate tutte quelle deliberazioni le quali portavano un aumento, cioè che rispondevano alla condizione prescritta dall'articolo 15.

Per tutte le altre la Commissione disse che se ne sarebbe trattato al bilancio di definitiva previsione.

L'onorevole Melchiorre mi pare che abbia parlato della proposta della Commissione. Io a questo riguardo ho già dato delle spiegazioni alle quali il ministro si è uniformato.

L'onorevole Melchiorre poi ha fatto anche un'altra osservazione. Egli crede che si dia l'ostracismo a quelle linee di quarta categoria alle quali siano interessati i corpi morali, che non si ritengono in condizione da poter fare alcuna anticipazione.

L'onorevole Melchiorre con molto senno diceva: non bisogna confondere l'articolo 15 coll'articolo 18. Ma se non bisogna confondere questi due articoli, conviene pure metterli fra loro in armonia.

Per le linee di quarta categoria ho già ripetuto che vi è appunto questa valvola di sicurezza dell'articolo 18, di cui hanno largamente usato, ed hanno fatto bene, i corpi morali interessati per domandare delle concessioni.

Ma non si viola con ciò la legge, e anzi se ne fa la migliore applicazione, come fu già osservato nella discussione avvenuta l'altro giorno. Quali sono stati

i voti manifestati da tutte le parti della Camera? Che il capitale privato possa aver modo d'insinuarsi in questi lavori di costruzioni.

Se ve ne sono pochi di questi, a quelli che abbiamo, facciamo buon viso e congratuliamoci che vi sia l'articolo 18. I corpi morali i quali si mettono nelle condizioni dell'articolo 18 (ed è facile il metterci perchè i capitali industriali vi trovano il loro tornaconto) potranno fare la concorrenza a molte altre linee. Questo lo hanno capito non pochi dei corpi morali per le linee di 4^a categoria, ed è perciò che dopo qualche tempo, non già immediatamente quando il ministro ha fatta la sua circolare, ma dopo che è stata loro bene spiegata e bene commentata la legge, si sono tutti affrettati a fare le loro domande. Da ciò deriva che nella 4^a categoria lo Stato ci ha poco da perdere per l'esercizio del 1880. Ma ciò non toglie che per le altre linee, come bene ha detto il ministro dei lavori pubblici (e in ciò d'accordo coll'onorevole Melchiorre) si potrà tener sempre conto delle prece-

denze. Non bisogna dimenticare che si tratta di linee secondarie nelle quali l'interesse dello Stato è minore, e quindi che bisogna dare una maggiore preferenza a quegli interessi locali i quali si sono posti in condizione da acquistare dei diritti.

Detto ciò, prego la Camera di votare la categoria.
Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

(È approvata.)

GIURAMENTO DEL DEPUTATO MANTELLINI.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Mantellini, l'invito a prestar giuramento.

(Il deputato Mantellini giura.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Ora verremo ai voti.

Come la Camera ricorda, ieri furono presentate tre proposte, oltre quella dell'onorevole Spaventa, la quale non fu veramente presentata, ma solo esposta. Dopo di esse fu presentata quella dell'onorevole ministro che tutte le riassumeva.

La Commissione del bilancio ha stamani presentata un'altra proposta che ho già comunicata e della

quale do nuovamente lettura. Essa consisterebbe nell'aggiungere alla legge del bilancio un articolo terzo così concepito: « Il Governo del Re è autorizzato a trasportare dal capitolo 147 al capitolo 146 del presente stato di previsione la somma che rimarrà disponibile sul capitolo 147 per destinarla alla costruzione delle linee iscritte alla tabella C ai numeri 15, 19, 32, 35 e 36 per la trasversale Treviso-Motta, e numero 7 per la linea Ponte San Pietro-Seregno, in aggiunta ai concorsi deliberati dalle rispettive provincie. »

Accetta l'onorevole ministro questa proposta?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. « La somma che rimarrà disponibile » è una espressione molto generica; perchè finora sarebbe disponibile tutto.

Una voce. 300,000 lire.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io proporrei che l'autorizzazione si limitasse alla cifra di 300,000 lire...

SPAVENTA. Secondo la legge.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... perchè allora l'azione del Governo resta più libera. Dicendo « la somma che rimarrà disponibile, » pare che si debba prendere un milione e 200,000 lire per portarle addirittura sulla terza categoria, nel qual caso non ci sarebbe più la possibilità di prendere in esame nessuna ulteriore domanda; 300,000 lire non mi pare che sia una somma da spaventare nessuno.

Una voce a destra. È troppo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come troppo! Mi pareva che avessero detto 300,000 lire prima.

INDELLI, *relatore.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

INDELLI, *relatore.* La Commissione accettò l'emendamento dell'onorevole ministro.

GIUDICI. Disponibile quando?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Darò ancora una spiegazione sulla mia proposta. Io limito la somma per ora, salvo al bilancio definitivo, se non vi saranno proposte fondate per linee di quarta categoria, di dimandare di aggiungere tutto il resto. (*Benissimo! — Interruzione*) Ma l'onorevole Spaventa fa una giustissima osservazione.

Io sono molto lieto di sentirla. A me pare che non sia giusta la obiezione di alcuni, che credono che senza un articolo di legge, non si possano trasportare gli avanzi da una categoria all'altra, perchè la legge di contabilità vieta gli storni. A me pareva che la legge del 29 luglio autorizzasse il ministro a fare lo storno, epperò io credeva non ci fosse bisogno che di una nota. Ad ogni modo, per non avere alcun dubbio, io domanderei che fosse per ora limitata la somma onde lasciare la facoltà di prendere in considerazione qualche linea.

SPAVENTA. Secondo me, l'onorevole ministro ha perfettamente ragione...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Permetta, onorevole Spaventa. Per regolare la discussione, vediamo prima che si mettano d'accordo il ministro e la Commissione.

Intanto domando a lei se mantenga, o se ritiri la sua proposta.

SPAVENTA. Non ho sentita la proposta che è stata fatta.

PRESIDENTE. La rileggerò. « Il Governo del Re è autorizzato a trasportare dal capitolo 147 al capitolo 146 del bilancio di prima previsione una somma non maggiore di lire 300,000 prelevandola da quella che rimarrà disponibile sul capitolo 147, per destinarla alla costruzione delle linee indicate nella tabella C, ai numeri 15, 19, 32, 35 e 36, per la trasversale Motta-Treviso, e numero 7 per la linea Ponte San Pietro-Seregno, in aggiunta ai concorsi deliberati dalle rispettive provincie. »

Dopo questo, mantiene l'onorevole Spaventa la sua proposta?

SPAVENTA. Io ritiro la mia proposta perchè in quella che fa l'onorevole ministro è inclusa la mia. Se non che mi permetto di osservare, concordemente coll'opinione dell'onorevole ministro, che la legge lo autorizza all'inversione delle somme dalla quarta categoria in favore della terza. Quindi non vi può essere ostacolo nella legge a che il ministro disponga del fondo della quarta categoria, quando gli risulti che di questo fondo non può valersi per la costruzione delle linee di quella categoria; anzi a favore di qualunque categoria egli è dalla legge autorizzato a questa inversione senza limitazione veruna.

Ora si vorrebbe introdurre una limitazione dicendo: ne può disporre fino a 300,000 lire. Ebbene, questa è una modificazione della legge. Il ministro potrà non disporre di nulla, e potrà disporre di tutto, secondo che ci saranno o non ci saranno costruzioni di linee per questa categoria.

Vi conviene ora d'introdurre una modificazione nella legge?

Credo che non convenga in un articolo della legge del bilancio fare senza necessità, senza ragione, questa modificazione. Quando l'avrete fatta, se il ministro avrà fondi disponibili sulla quarta categoria maggiori di 300,000 lire, non potrà impiegarli; questi fondi rimarranno inutili. Il ministro, si dice, verrà, in occasione del bilancio definitivo, a domandare la facoltà di disporre dell'eccedente. Ma se questa facoltà il ministro l'ha di già, perchè metterlo nella condizione di venire alla Camera per domandarla di nuovo?

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Desidero che le linee di quarta categoria si facciano, ma se non ce ne sono in pronto, perchè volete modificare la legge legando al Ministero le braccia che la legge gli ha lasciate sciolte? Ma infine checchè sia di ciò, ritiro la mia proposta perchè la credo inchiusa nella proposta dell'onorevole ministro.

Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Onorevole Luzzatti, mantiene la sua proposta o la ritira?

LUZZATTI. Ma io credo la mia proposta inchiusa nella proposta del ministro.

PRESIDENTE. Gli altri possono credere, ma io debbo domandare:

Onorevole Garibaldi-Menotti, mantiene o ritira la sua proposta?

GARIBALDI MENOTTI. La ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Basteris?

BASTERIS. La ritiro.

PRESIDENTE. Dunque non abbiamo più che la proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Vorrei che si dicesse: la proposta accettata dal ministro, perchè veramente la mia idea sarebbe piuttosto quella di aggiungere una nota. Infatti la proposta che ho fatto ieri, era d'aggiungere alla tabella una nota, colla quale si dicesse che avrei potuto valermi, per queste linee, dei residui. Però non ho avuto alcuna difficoltà d'accettare dalla Commissione generale del bilancio un'aggiunta all'articolo della legge. Ma, intendiamoci bene, e mi si conceda di dare una spiegazione, dopo quello che ha detto l'onorevole Spaventa, e che credo conforme alla legge.

Accetto l'aggiunta nella legge del bilancio, della somma di 300,000 lire per queste linee, ma intendo che rimanga intatto il diritto che mi dà la legge di

valermi senz'altro del resto disponibile per trasportarlo, quando ne sia il caso, sia in aggiunta alle 300,000 lire che si rivolgono adesso a favore delle linee indicate, sia in aggiunta ad altre che fossero già iscritte. Quindi l'articolo di legge io lo accetto unicamente per l'iscrizione delle 300,000 lire determinatamente per queste linee. In quanto al resto disponibile intendo sia sempre riservato il diritto di valermene per queste o per altre linee senza bisogno di altre disposizioni di legge.

PRESIDENTE. Prima di porre in votazione la tabella, come è stata compilata d'accordo tra il Ministero e la Commissione, reputo opportuno mettere ai voti quest'articolo aggiuntivo alla legge del bilancio; lo rileggo:

« Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato a trasportare dal capitolo 147 al capitolo 146 del presente stato di prima previsione, una somma non maggiore di 300,000 lire, prelevandola da quella che rimarrà disponibile sul capitolo 147, per destinarla alla costruzione delle linee iscritte alla tabella C ai numeri 15, 19, 32, 35 e 36 per la trasversale Treviso-Motta e n° 7 per la linea Ponte San Pietro-Seregno in aggiunta ai concorsi deliberati dalle rispettive provincie. »

Chi approva quest'articolo è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Chi approva la tabella C di cui ho già dato lettura è pregato di alzarsi.

(È approvata.)

Pongo ai voti il capitolo 146 con lo stanziamento di lire 3,945,172.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Capitolo 147. Spesa per la costruzione delle strade ferrate di 4ª categoria di cui all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª) (Spesa ripartita), lire 2,021,341.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Tabella D.

Prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici (Esercizio 1880) per le ferrovie della 4ª categoria, col riparto per ciascuna linea.

(Articolo 32 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 - serie 2ª).

Numero d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza in chilometri	Costo presunto escluso il materiale mobile	Somma da stanziarsi pel 1880			Quote di anticipazione delle province — (Articolo 15 della legge)	Commissione
				a carico dello Stato	a carico delle province	TOTALE		
1	Lecco-Colico	41 „	14,500,000	300,000	180,000	480,000	„	
2	San Pietro in Casale-Cento . . .	10 5	940,000	„	„	„	600,000	
3	Reggio-Correggio-Carpi-Finale- Ferrara	89 „	6,942,000	„	„	„	800,000	
4	Macerata-Civitanova	28 „	2,800,000	„	„	„	600,000	
5	Adriatico-Fermo-Amandola alla linea Macerata-Albacina (se- zione ridotta)	121 „	6,150,000	„	„	„	600,000	
6	Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale (sezione ridotta)	67 „	4,885,000	„	„	„	600,000	
7	Monchiero-Dogliani (sezione ri- dotta)	5 „	275,000	„	„	„	300,000	
8	Colle-Poggibonsi (sezione ri- dotta)	7 „	700,000	„	„	„	500,000	
9	Moretta-Saluzzo	14 „	1,300,000	„	„	„	700,000	
10	Castelvetro-Porto Empedo- cle (tronco Porto Empedocle- Sciacca) a sezione ridotta . . .	50 „	6,000,000	„	„	„	300,000	Castelvetro- Porto Empe- docle(tronco Porto Empe- docle-Sciac- ca) a sezione ridotta, coi prolunga- menti per Canicatti e per Licata.
11	Castellammare-Cancello con di- ramazione a Gragnano	42 4	4,763,300	„	„	„	500,000	
12	Saluzzo-Cuneo	30 „	3,000,000	200,000	100,000	300,000	„	
	Disponibili da ripartire (*)	„	„	783,141	458,200	1,241,341	„	
	Totale . . .	504 9	52,255,300	1,283,141	738,200	2,021,341	5,500,000	

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Quando si discusse il progetto delle nuove costruzioni ferroviarie io mi lamentai che nel classificare queste nuove ferrovie non si avessero avuti criteri abbastanza maturi ed esatti per determinare coteste classificazioni secondo la effettiva importanza delle nuove ferrovie. Io a più riprese mi feci a propugnare quelle ferrovie che mi parevano d'importanza generale e d'interesse veramente nazionale.

Ma la legge tu fatta, e bisogna ora acconciarvisi. Le conseguenze però di questa legge le vediamo oggidì, le abbiamo vedute in questi giorni, le abbiamo provate nelle lunghe discussioni che ebbero luogo per l'assegnazione dei fondi. L'onorevole relatore diceva che nella quarta categoria vi sono le linee di minor importanza. Ciò sarebbe vero secondo la legge se i criteri di questa fossero stati giusti ed esattissimi; ma quando io vedo in quarta categoria la linea Lecco-Colico, io ho diritto di dire che non trattasi già in questa categoria di sole strade di ultimo interesse. La Lecco-Colico è di un interesse ben superiore, è di un interesse tale che, se rettamente si fosse giudicata la importanza di questa linea, essa si sarebbe dovuta classificare non nella quarta categoria, ma nella seconda o nella prima.

Io deploro che in questa legge delle costruzioni ferroviarie l'interesse nazionale sia stato subordinato agli interessi locali e, potrei dire anche, agli interessi politici; ma mi limito a dire agli interessi locali; e deploro che nella assegnazione dei fondi ora si abbia ben poco riguardo all'interesse generale della nazione. Quando io vedo linee della importanza della Faenza-Pontassieve, della Parma-Spezia, per la esecuzione delle quali occorrerebbero dai 15 ai 27 anni, se si dovesse continuare coi fondi ora assegnati, io dico: ma come intendiamo provvedere a quelle linee ferroviarie che deliberammo principalmente affinché dovessero servire alla difesa nazionale? Di qui a 15 o 20 anni la questione militare in Europa sarà decisa, e Dio voglia che sia decisa in bene pel nostro paese! Ma noi non provvediamo abbastanza affinché questa decisione in bene pel nostro paese possa verificarsi. Quando io vedo la Bassano-Primolano senza assegnamento alcuno; quando vedo la Belluno-Treviso con assegnamenti che per compierla ci vorranno ben 14 anni, io dico che non provvediamo all'interesse nazionale, non provvediamo alla forse vicina necessità di difendere le nostre frontiere. Quando io vedo la Mantova-Legnago senza assegnamento di spesa, e la Legnago-Monselice con assegnamenti tali, che per

compierle ci vorranno 13 anni, io dico che noi non provvediamo all'interesse nazionale, che non provvediamo alla difesa del nostro paese. È una linea, la Mantova-Legnago-Monselice, che deve allacciare Mantova con Legnago e con Venezia, ed in caso di guerra dovrebbe essere aperta ed in pieno esercizio.

Io spero che mai più sorga guerra fra noi e l'Austria; se ciò avvenisse, sarebbe una sventura per ambedue gli Stati. Io credo che sia nell'interesse dell'Italia che ci sia un'amicizia perfetta, schietta e leale tra l'Italia e l'Austria. Ma quest'amicizia potrebbe fatalmente mancare; potrebbe per qualche malinteso rompersi; e noi vediamo gli austriaci previdenti già guardare e fortemente munire i loro confini.

Noi siamo in tali condizioni, rispetto alle ferrovie, che un esercito nemico in pochi giorni può avanzarsi e mettersi in linea di battaglia nelle provincie venete, che potrebbe occupare senza quasi colpo ferire, mentre noi non saremmo in tempo di impedire che quelle provincie venissero invase.

E questo vi dimostra che nello stabilire la classificazione di queste ferrovie, e nello assegnarne i fondi, non si ebbe riguardo all'interesse nazionale generale.

Ma veniamo alla quarta categoria.

Io vedo che per la linea Lecco-Colico in questo anno si assegnano 480 mila lire. L'onorevole ministro ha promesso che per l'anno venturo, e successivamente questo fondo potrà essere aumentato. Ma se si dovesse continuare colle 480 mila lire, ben 30 anni sarebbero necessari per costruire quella linea. E la linea Lecco-Colico, per me, è di una importanza grandissima, sia per il commercio internazionale, sia per le ragioni militari. Pensiamo bene che la Valtellina può essere nuovamente invasa da truppe straniere, e che se noi non saremo pronti alla difesa di quella valle, potremo avere la Lombardia minacciata, e Verona presa a rovescio.

Quindi io devo raccomandare che questa linea Lecco-Colico sia sollecitata negli anni successivi con straordinari assegnamenti di fondi; ed inoltre devo raccomandare, quando saranno fatte le proposte delle provincie, altre due ferrovie di quarta categoria, cioè la Sondrio-Tirano, e la Montebelluna-Camposampiero.

La linea Sondrio-Tirano è assai importante, e può essere fatta con poca spesa, perchè per quel tratto si può cercare di fare una linea con costruzione a sistema economico; essa è una linea, dissi, importantissima, non solo per la Valtellina superiore, ma più nell'interesse militare, perchè da Tirano si possono sorvegliare e difendere facilmente

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

tre importanti passi alpini, il passo dello Stelvio, il passo del Tonale, ed il passo della Bernina, il quale ultimo, sebbene sia neutrale, la sua neutralità può essere violata in caso di guerra da chi volesse assalirci e penetrare rapidamente in Lombardia.

L'altra ferrovia di quarta categoria che io debbo ricordare all'onorevole ministro e che raccomandai vivamente nella discussione della legge ferroviaria, e per la quale ebbi promessa che sarebbe registrata nella quarta categoria, è la linea Montebelluna-Camposampiero, la quale ferrovia ci metterà in caso di poter provvedere alla difesa del Cadore, che si può dire Valtellina orientale, dove vi sono come nella Valtellina occidentale lombarda, popolazioni italianissime e belligere che sapranno concorrere alla difesa nazionale ma che hanno bisogno nelle condizioni presenti di essere sostenute dall'esercito.

Dopo questo io non voglio più a lungo parlare essendo già l'ora tarda, ed essendosi già troppo discusso su questa materia delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gandolfi.

GANDOLFI. Dirò poche parole.

La deputazione provinciale di Reggio Emilia nello scorso dicembre ha chiesto la concessione di due linee, l'una Reggio-Correggio-Carpi che è il principio della linea segnata nella tabella D, con proseguimento Finale per Ferrara, la seconda Scandiano-Reggio-Guastalla che non è iscritta nella detta tabella.

Quella deputazione provinciale ne domandava la concessione con l'anticipazione della quota spettante al Governo, e assumendone la costruzione a suo rischio e pericolo.

Il ministro dei lavori pubblici a quella domanda rispose che, siccome aveva fissato la massima di concedere una sola linea per ogni provincia, la deputazione suddetta avrebbe dovuto scegliere quella delle due linee la cui costruzione fosse stata da essa preferita.

La deputazione provinciale di Reggio Emilia scelse la Scandiano-Reggio-Guastalla, ed è facile spiegare questa scelta se si pon mente che Guastalla è il capoluogo di uno dei circondari della provincia di Reggio Emilia, e che per la concessione della Parma-Guastalla questo capoluogo veniva virtualmente ravvicinato assai più a Parma, che a Reggio.

È evidente che la concessione di questa linea anteporrebbe un interesse semplicemente provinciale, a quello di un ordine generale, inquantochè è impossibile negare che la linea Reggio-Correggio-Carpi, con proseguimento Carpi-Ferrara, non rive-

sta questo carattere. Diffatti essa è di interesse interprovinciale, perchè lega fra loro tre provincie, quelle cioè di Reggio, di Modena e di Ferrara, ed ha un interesse più generale ancora, inquantochè collega due trasversali che si uniscono alle due grandi longitudinali l'Emiliana e la Lombardo-Veneta; le quali trasversali sono la Modena-Mantova-Verona, e la Bologna-Ferrara-Padova. Di più questa linea, trascorrendo la bassa regione Emiliana, raccoglie tutti i principali centri di questa regione, ricca di prodotti agricoli e teatro di un gran movimento commerciale e industriale. Per questi motivi mi sembra che questo caso dovrebbe costituire una eccezione alla massima stabilita dall'onorevole ministro di concedere cioè una sola linea per ogni provincia, e lo dovrebbe indurre a dare alla provincia di Reggio la concessione di amendue le linee che erano l'oggetto della sua prima domanda.

Io quindi spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici col suo giusto discernimento vorrà rendere giustizia alle ragioni da me esposte, attenendosi a questo apprezzamento che io gli sottopongo, tanto più che, ripeto, la deputazione provinciale di Reggio è disposta, come può vedersi dalla sua prima domanda di concessione, all'anticipazione della quota governativa per entrambe le linee e ad assumerne la loro costruzione a suo rischio e pericolo.

Ritenendo quindi la mia domanda giustificata, ne attendo la risposta dall'onorevole ministro, che ho motivo di sperare sarà favorevole.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre.

MELCHIORRE. La causa che io mi proponeva di difendere è in gran parte decisa. Però alcune parole che ho letto nell'accurata e lucida relazione dell'onorevole mio amico Indelli, mi obbligano a fare brevissime osservazioni. Le parole sono queste:

« La Commissione.. »

INDELLI, relatore. A quale pagina?

MELCHIORRE. A pagina 17. « La Commissione, tenendo pur conto delle considerazioni del Governo, ha avuto per tal guisa occasione di osservare che nella 2ª categoria sono comprese troppe linee e poche nella 4ª. »

Mi è venuta naturalmente la curiosità di sapere perchè nella quarta categoria, per la quale moltissime domande erano state fatte, non si fossero iscritte che 12 linee, e di queste 12 linee iscritte diceva l'onorevole ministro che non aveva studi esecutivi pronti per alcuna; se non ho inteso male. Allora io mi sono domandato quale intelligenza si è data dal ministro dei lavori pubblici all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, nel quale articolo si

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

contempla la costruzione delle linee di quarta categoria, non nominativamente, ma per estensione di chilometri 1530; ed ho soggiunto: ma quali criteri avrà il ministro per dispensare questi 1530 chilometri? Ed i criteri che avrà saranno ispirati alla giustizia ed all'equità, tenuto conto della condizione speciale in cui si trova la viabilità delle provincie, le quali non sono tutte ricche, nè tutte possidenti, nè tutte in condizione da poter anticipare allo Stato quel contributo, per cui giustamente la legge ha stabilito la preferenza nella costruzione? Come è possibile che in questa mania di ferrovie, la sola quarta categoria sia così povera d'iscrizioni?

La vera causa, signori, per quanto io abbia potuto vedere e studiare accuratamente, è la persuasione in cui vivono le provincie, che al Governo essendo stato imposto l'obbligo di costruire 1530 chilometri, non avrebbe potuto adempirlo, senza prepararsi i mezzi per raggiungere un tale scopo, ed i mezzi erano gli studi se non esecutivi, almeno di massima.

E difatti senza questi studi precedenti la costruzione di un dato numero di chilometri, non avrebbe potuto il Ministero, senza cadere in fallo, vedere a quali di queste provincie dovesse essere distribuito questo beneficio, che si è voluto assicurare all'Italia con l'articolo 10. Il primo criterio avrebbe dovuto essere l'utilità evidente della linea; e questa utilità non può essere calcolata in astratto, ma in confronto, in paragone. Senza il paragone l'uomo non può giudicare, massime per le ferrovie. Come vuol giudicare, onorevole ministro (sebbene abbiate esperienza e dottrina a dovizia), le domande di concessione, ancorchè fosse a queste sole ristretta l'applicazione dell'articolo 10? Benedetto Iddio! ma allora noi confonderemo una agevolazione che la legge ha voluto accordare coll'articolo 18 all'industria privata coll'obbligo che al Governo è stato posto dalla legge coll'articolo 10.

Io comprendo che ci possano essere delle domande dei corpi morali interessati in provincie nelle quali l'industria è fiorente, in cui lo scambio dei prodotti sia facile e il sistema di viabilità sviluppato abbastanza, e conseguentemente trovi chi voglia costruire le ferrovie; oppure che venga a dire al Governo: concedetemi la costruzione, l'armamento e l'esercizio della linea *B* e di cui vi presento gli studi. Ma con ciò avrete forse soddisfatto alla legge?

Sì, potrebbe rispondere il ministro; ma nel solo caso in cui sul suo tavolino ci fossero tante domande e tanti studi, se non esecutivi, almeno di massima che abbracciassero due o tre mila chilometri di ferrovia.

Dinanzi a questi studi il ministro riconoscendo

l'importanza, l'utilità e i vantaggi di una o più linee rispetto a molte altre, potrebbe giudicare quali fossero le più utili, e quindi concedere ed autorizzare la costruzione di esse fino a chilometri 1530, limite assegnato dal ricordato articolo 10. Ma il dire: chi arriva prima è bene alloggiato, io non lo ammetto. Io non credo che il legislatore abbia voluto stabilire questo principio che favorisce il ricco, favorisce il potente ed abbandona il povero.

Ma, signori, quale è l'interesse del Parlamento italiano? Di equiparare le condizioni economiche delle varie provincie; perchè quando voi avrete ottenuto l'eguaglianza economica in tutta l'estensione dello Stato voi avrete non solo il pagamento dei tributi uniforme, costante ed eguale, ma nell'un tempo fruttifero; ed allora potrete tra gli attuali balzelli togliere i più gravosi perchè tutti allora contribuiscono. Al contrario, se voi continuate a favorire il ricco, questi quando sarà di buona fede pagherà, ma vi sarà una gran parte di contribuenti che non pagherà le imposte, perchè voi negate loro i mezzi per produrre la ricchezza, senza della quale è vano sperare che fruttino le pubbliche gravezze. Di ciò io sono convinto e persuaso: e poi è noto che la giustizia non si raggiunge facilmente dagli uomini nella imposizione di balzelli, se non quando loro si concedano i mezzi per soddisfarli senza insopportabili sacrifici e intollerabili privazioni.

Intanto che cosa è accaduto quando fu proposta la legge di completamento della rete ferroviaria? In un momento d'entusiasmo abbiamo detto: noi completeremo la rete ferroviaria. Quale spettacolo si è presentato al nostro sguardo? Si è osservato che alcuni, facili all'entusiasmo ed al lirismo, hanno detto: è una benefica legge; il Parlamento votandola ha innalzato un monumento perenne di gloria: *exegit monumentum aere perennius, regalique situ pyramidum altius*; altri, spaventati dalle lentezze inevitabili nella esecuzione di questa colossale legge ferroviaria, a fronte della pochezza dei mezzi da spendersi nel corso di 21 anni, hanno detto e ripetuto convinti: è una grande mistificazione! Sono parole che io ho raccolto qua e là. Quale è la conseguenza? Che noi abbiamo pasciuto d'illusioni i popoli italiani. Ma che di proposito abbiamo voluto illuderci io non lo credo. Epperò facciamo che questi popoli abbiano il possibile dei vantaggi che derivano da questa legge.

Ora che è pubblicata la legge deve essere eseguita. Per eseguirla bene è d'uopo che sia applicata con criteri giusti e veri. Quindi io domando, ha l'obbligo il Governo di costruire 1530 chilometri, giusta l'articolo 10? Si riconosce che quest'obbligo sia indipendente dalle domande di concessione all'in-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

dustria privata, di cui è parola nell'articolo 18, in cui questo obbligo non è menomato, nè distrutto? Quali criteri fisserà il Governo nella distribuzione dei 1530 chilometri? Crede il Governo che debba venire in aiuto del più sollecito, del più attivo, del più ricco? Lo dica, e lo ripeta, e si conosca in tutta l'Italia. Infine crede che si consegua l'eguaglianza e la giustizia con questo criterio della distribuzione dei 1530 chilometri? Lo dica pure. Io non ho altro interesse, e lo ripeto con sicura coscienza; io non guardo, nè prediligo alcuna linea. Amo che si faccia la giustizia; che la distribuzione avvenga, per quanto è possibile, con criteri onesti e giusti; che non si favorisca il potente ed il ricco, ma si usi una egual bilancia verso di tutti. Io intendo che la legge, comunque siasi fatta, sia applicata rettamente, e che i benefici da essa sperati non si realizzino per alcuni e si veggano esclusioni funeste per altri.

La parola del ministro dirà quello che intende di fare; la Camera approverà, ed io rimarrò tranquillo, perchè non desidero altro che sia fatta a tutti giustizia eseguendosi la legge del 29 luglio 1879.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Filì Astolfone.

FILÌ ASTOLFONE. Io devo rivolgere al ministro dei lavori pubblici una parola di ringraziamento, e gli devo nello stesso tempo chiedere una spiegazione. Il ringraziamento si riferisce ad un prolungamento che egli ha consentito nella linea di quarta categoria, Castelvetro-Porto Empedocle col prolungamento per Canicattì e Licata. Questo era lo scopo che si voleva raggiungere dalla provincia di Girgenti, e il consentimento dell'onorevole ministro, insieme alla proposta della Commissione, meritano certamente la riconoscenza di quella provincia.

La spiegazione si riferisce poi all'ordine del giorno emesso dal Consiglio provinciale di Girgenti. L'onorevole ministro troverà a pagina 100 del bilancio che discutiamo i punti obbligatori che quel Consiglio stabilì dovesse toccare la ferrovia di quarta categoria. Però io trovo soltanto accennato il tronco di Castelvetro a Porto Empedocle, con una previsione di 600 mila lire per quanto riguarda lo Stato, e 300 mila per quanto riguarda la provincia.

Ora, io domando, se come, e quando il ministro dei lavori pubblici creda di poter provvedere al rimanente dei tronchi che si devono costruire, oltre già s'intende al tronco Castelvetro, Sciacca e Porto Empedocle che è stato ammesso, ed a questo proposito ricordo che l'ordine del giorno del Consiglio provinciale stabilisce il seguente tracciato obbligatorio: Da Castelvetro per Sciacca, Ribera,

Cattolica, Montallegro, Siculiana, Realmonte, Porto Empedocle, Favara, Naro, Canicattì, allacciando Palma, Camastra e Licata, più una linea da Caldare, Aragona, Raffadali, Cianciana, Bivona, Chiusa colla deviazione da Chiusa per Giuliana, Sambuca, Sciacca, quale linea congiungerà con quella che da Corleone va a Palermo (sezione ridotta).

Io so che la provincia ha fatto domanda di concessione per questa costruzione, e desidero conoscere se la domanda è stata accolta dall'onorevole ministro, ed in che modo egli si proponga di agire, e con quali criteri tratterà questa questione che riguarda un'opera di grave momento e di gravissimo onere per quella provincia.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non posso seguire l'onorevole Cavalletto nelle sue considerazioni di massima, le quali, per quanto io possa riconoscerle giuste, mi pare che siano fuori di posto. Esse avrebbero trovata la loro applicazione quando si discuteva la precedenza delle linee, ma oggi io non posso mutare le tabelle come furono stabilite nella legge.

Non posso poi seguirlo nelle considerazioni di ordine militare, inquantochè a nulla approderebbe, specialmente in considerazione del termine nel quale il Governo è obbligato di compiere le costruzioni. Egli comprenderà che, qualunque sia il valore militare di una linea di strada ferrata, ed in specie di quelle a cui egli ha alluso, ve ne sono alcune le quali richieggono, per la loro estensione, anche incominciate subito, una diecina d'anni per essere ultimate. In conseguenza io non posso prevedere di qui a dieci anni che cosa possa militarmente accadere, e proprio non saprei che risposta fare al riguardo.

Nemmeno posso seguirlo nelle considerazioni egualmente giuste fatte sull'insignificanza della somma stanziata per ogni linea delle singole tabelle, perchè troppo ne abbiamo già discusso, e siamo rimasti, almeno in questo, concordi che bisognerà pensare di trovare modo per rendere più facile e più spedita l'esecuzione della legge.

L'onorevole Gandolfi ha raccomandato che sia mantenuta la iscrizione nella quarta categoria della linea Reggio-Carpi-Finale-Ferrara, nonostante che la deputazione provinciale di Reggio abbia dichiarato che preferirebbe quella da Reggio a Guastalla.

GANDOLFI. Le preferirebbe tutte e due.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma vi è una deliberazione della deputazione provinciale, non del Consiglio, che risulta da una lettera indirizzata al ministro e stampata a pagina 111 della relazione della

Commissione, dalla quale risulta che fra le due essa ha preferito di avere la concessione della Reggio-Guastalla. Faccio avvertire all'onorevole Gandolfi che per me è indifferente che nella tabella sieno iscritte dieci o dodici linee; imperocchè se ho iscritto le domande ricevute dalle provincie, l'ho fatto per essere larghissimo nell'interpretazione dell'articolo 32 che obbliga il Ministero a presentare ogni anno il prospetto degl'impegni da assumere; ma questo prospetto contiene proposte di varia specie. Alcune hanno bisogno della sanzione parlamentare, e riguardano le linee di tutte le categorie, comprese le linee della quarta, quando vi è per esse concorso dello Stato; ma per tutte le linee delle quali è demandata la concessione, ai termini dell'articolo 18, le proposte che ho fatte nella tabella quarta, non sono che figurative.

Credo che la Commissione del bilancio non pensi di contestare che anche non votando quelle, e votando queste, sulle quali non ho obiezioni a fare, resti integra la facoltà nel Governo di prendere, nel corso dell'anno, in considerazione, ai termini dell'articolo 18, tutte le domande che possano venir presentate. L'articolo 18 stabilisce in fatti che, sulla domanda dei corpi morali interessati, il Governo possa per decreto reale, fare ad essi la concessione delle linee contemplate nell'articolo 10, da essere costrutte a binario ridotto. Dunque se ho presentato nella tabella della quarta categoria anche le domande fatte a' termini dell'articolo 18, l'ho fatto perchè non ho alcuna ragione di nascondere al Parlamento il modo col quale attendo all'esecuzione della legge. Non ho in massima alcuna obiezione a fare a che queste domande ricevano la sanzione parlamentare. Faccio però osservare che ai termini dell'articolo 18 altre concessioni potranno farsi per decreto reale.

E qui debbo rispondere all'onorevole Fili, il quale mi chiede, vista la tenuità dello stanziamento, in qual modo intendo provvedere alla continuazione della linea Porto Empedocle verso Canicattì. Gli rispondo subito che ci penserà la provincia, la quale chiede la concessione.

Non sono io che debba fare il tutore alle provincie, non sono io che debba vedere se esse abbiano i mezzi per fare una strada. A questo provvede la legge comunale-provinciale. Il Consiglio provinciale delibera di chiedere a' termini dell'articolo 18 la concessione di una linea lunga 100 o 200 chilometri, il mio obbligo è quello di vedere se la domanda risponda alle condizioni volute dalla legge delle costruzioni. Quanto al sapere se il Consiglio abbia i mezzi, ciò riguarda il ministro dell'interno: c'è la legge comunale e provinciale che

provvede. Il ministro dei lavori pubblici, quando gli sia stato presentato l'atto consigliare, da cui risulti che la provincia o le provincie interessate hanno stanziato le loro quote, e quando sappia che gli atti consigliari sono stati approvati in forma di legge, non ha obbligo di ricercare più oltre.

Quanto poi alla lunghezza della linea ed al modo anche di provvedervi ho già ammesso e la Commissione ha convenuto, che per ora si tratta del tronco di Porto Empedocle-Sciacca, secondo la iscrizione fatta. In quanto al resto la provincia di Girgenti non ha detto se intenda costruirla nel 1880; ciò dipenderà dall'istruttoria completa della linea, dipenderà dalla forma della concessione e dai patti che nella concessione medesima saranno stabiliti fra la provincia e il Governo. Del resto noi abbiamo 20 anni innanzi a noi, per provvedere a tutte le linee che si concederanno, quindi interessa poco di sapere se nel 1880 faremo un tronco più o meno lungo.

Noi disponiamo delle 300 mila lire e delle quote che saranno anticipate dalle provincie; ma questa è una delle concessioni accordate dall'articolo 18, la quale sarà trattata secondo l'istruttoria stabilita dalla legge.

L'onorevole Melchiorre è ritornato su diverse considerazioni relative alla distribuzione dei fondi per la quarta categoria, facendo delle osservazioni sulla mancanza di distribuzione dei 1500 chilometri, specialmente a quelle provincie che egli chiama povere, rispetto ad altre che chiama ricche.

Mi permetta di dichiarare che non mi occupo affatto della floridezza delle provincie e non le distinguo in provincie povere e ricche. Egli chiede quali sono i criteri con cui si regolerà il Governo nel distribuire equamente questi 1530 chilometri? Ma i criteri sono stabiliti dalla legge, precisamente dall'articolo 10. L'articolo 10 dà facoltà al Governo di costruire 1530 chilometri di ferrovie secondarie, semprechè, a suo giudizio, ed a norma dell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata l'utilità delle ferrovie medesime.

Ecco adunque come il primo criterio, a cui egli allude, è sancito dalla legge, e la legge generale dà le norme per accertarsi di questa utilità.

L'onorevole Melchiorre dice: ma dovete paragonare le diverse linee per vedere quali sono più utili. Nessuno ha mai contestato che questo debba farsi, ma quando? Per quelle linee che propone lo Stato. Quando verrà dunque la prima proposta di distribuzione di linee per l'asegno da farsi liberamente dallo Stato, d'iniziativa propria, allora sarà il caso che egli esamini se le proposte fatte dal ministro

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

dei lavori pubblici non siano eque, e se sia da sostituirne altre.

Nella tabella presente non vi sono iscrizioni di questo genere, le iscrizioni sono quelle relative all'articolo 18. La Lecco-Colico aveva già una precedenza.

Ho detto ch'è se vi era un fondo disponibile, questo avrebbe servito a me per fare una proposta suppletiva, quando nessuno chiedesse di profittare dell'articolo 15. Ma se qualche provincia viene e domanda la costruzione d'una linea che abbia i criteri voluti dall'articolo 10, quando questa provincia provi di averne i mezzi, secondo che lo stesso articolo stabilisce, io non sono in condizioni, onorevole Melchiorre, di poterla rifiutare, perchè, riconosciuta l'utilità pubblica, riconosciuto che la provincia ha i mezzi di provvedere a codesta costruzione, non posso rispondere: vi rifiuto questo, perchè voi siete una provincia ricca. Questo è un argomento che non potrei proprio addurre.

L'onorevole Melchiorre ha accennato all'esistenza di moltissime domande. A me queste domande sono perfettamente ignote, e credo lo siano anche all'onorevole Commissione, meno quelle che sono nella tabella. Ed appunto perchè domande non ne vengano, io non posso...

MELCHIORRE. Domando di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Intendiamoci; se si parla di domande generiche perchè sia costruita una data linea, allora sta bene, poichè di questa fatta ve ne sono per tutte le linee comprese nella legge.

Io parlo di domande appunto a termini dell'articolo 15, quanto a quelle dell'articolo 10...

MELCHIORRE. Ah! ah!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI.. mi rimetto al prospetto suppletivo che sarà fatto. Studi di linee dell'ordine di quelli a cui accennava, vale a dire di massima, ne abbiamo in abbondanza. E troverà che nelle tabelle unite alla legge del 29 luglio vi erano iscritti, oltre quelli delle categorie, 3000 chilometri e più, se non erro, divisi in tante linee, per ciascuna delle quali era indicato l'importo, e quell'importo era dedotto da studi, più o meno attendibili, di massima, che esistevano per quelle linee. Adunque l'onorevole Melchiorre non tema che il criterio del Governo possa essere quello del chi prima arriva meglio sta; il *chi primo arriva meglio sta* ha luogo quando si tratta della applicazione dell'articolo 15; ma questo è un diritto che la legge ha lasciato agli interessati e che il Governo non ha modo di contestare.

Per concludere sulla tabella 4ª io dichiaro che la votazione riguarda essenzialmente le due linee

Lecco-Colico (quantunque la Lecco-Colico abbia già la iscrizione obbligatoria per legge) e Saluzzo-Cuneo. Non mi oppongo a che si voti tal quale, quantunque comprenda parecchie domande che è nella assoluta facoltà del Governo di soddisfare col l'articolo 18; è una votazione che consacrerà ancora, dirò in massima, l'accoglienza delle linee stesse.

Riservo la istruttoria per tutto ciò che riguarda i concorsi e le convenzioni; ma chiedo all'onorevole Commissione di tener conto della lettera del 28 gennaio (per cui, mi pare, è stata fatta una riserva nella relazione) che riguarda due domande posteriori; e sono appunto quella per la Reggio-Guastalla, cui alludeva l'onorevole Gandolfi, e la Parma-Guastalla-Suzzara. Dal momento che la tabella si vota anche colle linee che hanno rapporto al solo articolo 18, io prego la Commissione di inscrivere anche queste, senza con ciò intendere che la concessione sarà data proprio nel 1880, perchè tutte le concessioni saranno date ad istruttoria completa e quando le province interessate saranno d'accordo col Governo nei termini delle rispettive convenzioni. La provincia di Reggio insiste per le due linee Reggio-Correggio-Carpi e Reggio-Guastalla. Come preferenza, ha detto la deputazione (non il Consiglio), che nell'anno 1880 desidererebbe quella di Reggio-Guastalla. Ma siccome la convenzione verrà quando saremo d'accordo completamente, se ci potremo accordare ad istruzione completa, io non ho difficoltà che restino iscritte anche tutte e due, perchè se non fossero iscritte in un anno, sarebbero iscritte in un altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

INDELLI, *relatore*. Io non ho altro da aggiungere a quello che ha risposto l'onorevole ministro alle osservazioni fatte dai diversi oratori.

Ma avendo l'onorevole ministro fatto appello alla Commissione per alcune proposte, io sono nell'obbligo di rispondere.

Prima d'ogni altra cosa pervennero alla Giunta generale del bilancio, per mezzo del presidente della Camera, due domande: una della Giunta municipale di Scandiano, e l'altra della Giunta municipale di Novellara.

Con la prima domanda si chiede che la linea Reggio-Correggio-Carpi comprenda il tronco di Scandiano; e coll'altra si fa istanza...

Una voce. Chiedo di parlare.

INDELLI, *relatore*... che la linea passi per Novellara. Queste sono le due domande. Io ne debbo render conto alla Camera, perchè mi sono state trasmesse dalla Presidenza.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2° TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Ripeto, la prima domanda è relativa al tronco Reggio-Correggio-Carpi, di cui si è occupato l'onorevole Gandolfi, e vorrebbe che la linea partisse da Scandiano.

Io non so se debba leggere alla Camera questa istanza, ma dirò in una parola che essa parla dell'importanza del commercio di Scandiano, per cui quel comune desidera questa linea.

Ma il ministro ha detto che si tratta di studiare meglio l'economia della linea, ed è perciò che egli farà suo pro di questa domanda, e ne terrà conto nel regolare le costruzioni. Io sono persuaso che l'onorevole ministro accetterà la raccomandazione.

Per conto mio poi debbo pregare l'onorevole ministro di accettare che alla linea iscritta al n° 5, Adriatico-Fermo-Amandola alla Macerata-Albacina sia fatta la correzione che è conseguenza della accettazione della proposta Mariotti, la correzione alla Macerata-Fabiano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ho nessuna difficoltà.

INDELLI, relatore. Questa correzione fu fatta, o meglio, raccomandata all'onorevole ministro con la stessa condizione espressa nell'accettazione della proposta Mariotti, che la modificazione non implichi una maggiore spesa.

Per tutte le altre osservazioni poi io non ho che ad uniformarmi a quello che l'onorevole ministro ha detto in ordine all'articolo 18. Comprendo perfettamente che l'articolo 18 dà ampia facoltà al ministro di fare delle concessioni. E siccome io ho parlato a lungo di quest'articolo, lo ritengo una delle principali basi d'operazioni della costruzione delle linee di questa categoria, e non posso che rimettermi a quello che ho più volte già detto. Ritengo poi col ministro che le linee segnate nel prospetto di 4ª categoria, anche senza lo stanziamento governativo, s'intendano sanzionate dalla Camera. Per le altre linee sta la facoltà accordata dall'articolo 18.

Relativamente alle due linee Parma-Guastalla-Suzzara e Reggio-Guastalla, io non ho alcuna difficoltà che vengano stabilite anche nella stessa tabella.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gandolfi.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Allora accorderò facoltà di parlare all'onorevole Fornaciari.

FORNACIARI. Ringrazio l'onorevole ministro di avere acconsentito che nella tabella delle ferrovie di quarta categoria sia iscritta, oltre la linea Reggio-Guastalla, anche la linea Reggio-Correggio-Carpi.

Debbo soltanto fare una piccola correzione ad un errore che credo semplicemente materiale; ed è questa, che la linea Reggio-Guastalla deve essere inte-

stata col nome di Scandiano-Reggio-Guastalla, perchè la deputazione provinciale di Reggio, nella sua deliberazione, che leggesi stampata in fine alla relazione della Commissione del bilancio, ha dichiarato di limitare la sua domanda per quest'anno alla linea Scandiano-Reggio-Guastalla e non alla sola Reggio-Guastalla. E questa aggiunta non importa effetti di rilievo, inquantochè trattasi di aggiungere non so se 17 o 18 chilometri in più. Io dunque propongo che questa linea sia esattamente intestata col nome di Scandiano-Reggio-Guastalla. Così si soddisfa a quella petizione del Consiglio comunale di Scandiano della quale ci ha riferito l'onorevole relatore. Quanto poi alla domanda di Novellara, io posso dichiarare, conoscendo i tracciati delle ferrovie in discorso, che a Novellara si soddisfa già colla linea Reggio-Guastalla, inquantochè essa nel suo percorso tocca i due comuni di Bagnolo e Novellara. Quindi, ripeto, mentre ringrazio l'onorevole ministro di avere acconsentito che ambedue le predette linee siano iscritte nella tabella della categoria 4ª insisto perchè si faccia all'indicazione di Reggio-Guastalla l'aggiunta di Scandiano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Sono dispiacente di dover dire all'onorevole Fornaciari che non posso accettare aggiunte per domande di comuni. La legge è chiara, parla di domande di Consigli provinciali oppure di consorzi...

FORNACIARI. Chiedo di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le domande che sono presentate nelle forme volute dalla legge per la concessione, il ministro le accoglie, ma...

FORNACIARI. La domanda v'è.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Parla di Scandiano-Reggio-Guastalla?

FORNACIARI. Appunto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se dunque parla di Reggio-Scandiano, l'articolo 18 lascia sempre facoltà al potere esecutivo di far concessioni; ma finora io non trovo nella lettera che io diressi fino dal 28 gennaio alla Commissione (lettera che è stampata all'ultima pagina) che si parli d'altro che di Reggio-Guastalla.

Ad ogni modo, io, senza l'esame non solo della domanda, ma della possibilità di accoglierla, non potrei acconsentire variazioni di nessuna fatta. Non è tolta la facoltà colla votazione di questa tabella di aggiungere quella da lui indicata, od altre che si riconoscesse potessero avere i caratteri voluti dall'articolo 18.

Parmi che questa mia dichiarazione non sia esclusiva, e per ora mi limito a lasciare le proposte come erano state fatte, vale a dire quella della tabella e quella della lettera che è stampata nell'ultima pa-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

gina della relazione, Parma-Guastalla-Suzzara e Reggio-Guastalla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fornaciari.

FORNACIARI. Faccio osservare all'onorevole signor ministro che la deliberazione della deputazione provinciale di Reggio comprende anche Scandiano, ed infatti troviamo a pagina 110 della relazione, ove è stampata la deliberazione stessa, queste precise parole:

« La provincia nell'intendimento di ottenere dal regio Governo la concessione della linea Scandiano-Reggio-Guastalla... » Il nome di Scandiano adunque è nella deliberazione della deputazione provinciale; soltanto la lettera del ministro, con la quale accompagna questa deliberazione alla Commissione del bilancio, ha ommesso di far cenno di Scandiano; ed io ho detto perciò che si tratta, a parer mio, di un errore semplicemente materiale, inquantochè tanto nella prima domanda formale di concessione quanto nell'ultima delibera della deputazione è già compreso Scandiano.

Ad ogni modo dopo le dichiarazioni fatte dal signor ministro, io potrei anche non insistere su questo argomento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre.

MELCHIORRE. Io sono grato all'onorevole ministro delle cortesi risposte date alle mie diverse domande, le quali tendevano a porre in chiaro come egli avrebbe inteso ed applicato il disposto dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879.

Io non ho mai dubitato, nè dubiterò mai, che il ministro, riconoscendo nel Governo l'obbligo di costruire quel tal numero di chilometri di ferrovie in detto articolo contemplate, sarà giusto ed intelligente esecutore della legge. Ho però dalle diverse repliche fatte tratto un concetto che io non potrei meglio formulare alla Camera che ripetendo quel noto proverbio: il pescatore che dorme non piglia pesci. Avviso a chi spetta. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Dunque potremo venire ai voti.

Voci. Oh! oh!

PRESIDENTE. La tabella *D* rimane tale quale l'ho letta, salvo l'aggiunta dell'intestazione della linea numero 10 Castelvetro tronco Porto-Empedocle-Sciacca a sezione ridotta; quindi prolungamento per Canicattì e Licata; e salvo l'aggiunta di due nuove linee n° 13 Parma-Guastalla-Suzzara, senza stanziamento, e Reggio-Guastalla senza stanziamento. È vero?

FORNACIARI. E Scandiano?

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Onorevole Fornaciari, sarà benissimo che nell'ultima domanda si

parli di Scandiano; ma nella domanda della deputazione provinciale non apparisce.

FORNACIARI. Sì, v'è.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ma io guardo agli atti del Consiglio provinciale e là non v'è; perciò non l'ho iscritta. Ma mi riservo di esaminare questo prolungamento; ritenga che non è per opposizione.

DEPRETIS, ministro dell'interno. Resta riservato.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Siccome l'articolo 18 dà facoltà al Governo di fare quelle concessioni che crede, sotto la sua responsabilità, potrà comparire nel prospetto di un altro esercizio, quando io sottoporro alla Camera gli atti compiuti dal Governo.

FORNACIARI. Io posso assicurare (è questione di fatto) che nella domanda del Consiglio provinciale di Reggio, è compresa la linea per Scandiano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Per me non è ancora compresa.

FORNACIARI. Io di questo posso rendere testimonianza alla Camera, perchè conosco precisamente lo stato delle cose.

PRESIDENTE. Onorevole Fornaciari, insiste o non insiste, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro?

FORNACIARI. Io proporrei che si dica...

PRESIDENTE. Ma il ministro non acconsente...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non posso accettare. Perchè sta bene che la domanda ci sia, ma bisogna che sia convinto della opportunità della linea.

Io non la escludo; quando l'avrò esaminata, vedrò se posso aggiungere quel tratto.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Fornaciari insiste? (*No! no!*)

FORNACIARI. Prendo atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti la tabella *D* con le aggiunte di cui ho dato lettura.

(È approvata.)

Ora pongo ai voti il capitolo 147 del bilancio, con lo stanziamento di lire 2,021,341.

(È approvato.)

Capitolo 148. Spesa per l'acquisto del materiale mobile occorrente sulle nuove ferrovie in costruzioni (Legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2°) (Spesa ripartita). *Per memoria.*

(È approvato.)

Ora passiamo alla discussione del disegno di legge.

Do lettura degli articoli:

« Art. 1. Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1880, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, in confronto allo stato di prima previsione annesso alla presente legge. »

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo primo. Chi lo approva si alzi.

(È approvato.)

« Art. 2. È approvato, in adempimento al disposto dell'articolo 32 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª), per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del regno, le unite tabelle *A, B, C e D* indicanti gli impegni da assumere e le somme da stanziarsi nello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1880, distintamente per le singole categorie e col riparto per ciascuna linea. »

MINGHETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sull'articolo 2 l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Nel prospetto degli impegni da assumere col bilancio del 1880, l'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva queste parole:

« A questa disposizione legislativa fa riscontro un ordine del giorno votato dal Senato del regno durante la discussione, che seguì innanzi quell'alto Consesso della legge predetta, del tenore seguente:

Che per raggiungere gli scopi contenuti nell'articolo 32 del presente disegno di legge, giova grandemente che il prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziare nei bilanci annuali di cui nello stesso articolo, costituisca un progetto separato dalla legge del bilancio. »

L'onorevole ministro, quando quell'ordine del giorno fu presentato, ebbe a dire che avrebbe creduto di « pagare con ingratitudine le calde ed assidue cure e la deferenza che il Senato aveva avuto nel non toccare menomamente questa legge. » Difatti egli ha presentato un articolo separato; però è nello stesso disegno di legge. Senonchè egli diceva queste parole: « Confido che il presente articolo di legge potrà senza ostacoli di sorta essere votato separatamente dalla legge propria del bilancio. » Non era dunque più un vero disegno di legge, era un articolo di legge separatamente votato. Però la intenzione del ministro mi pareva questa: si voti l'articolo separatamente dalla legge del bilancio; vale a dire: una volta finita la discussione, quale la Camera l'ha fatta, si pongano quattro urne invece di due.

La Commissione del bilancio invece ha accettato la proposta del ministro, ma ha ritenuto debba l'articolo far parte della legge stessa del bilancio. Io non ho osservazioni da fare propriamente alla Commissione del bilancio; ma mi rivolgo al ministro

dei lavori pubblici e dico: dopo l'accettazione di quell'ordine del giorno mi pare molto grave che egli non abbia mantenuto fermamente dinanzi a questa Camera e non insista sulla necessità di dividere il primo dal secondo articolo nella votazione.

Non mi è lecito di fare osservazioni o censure all'operato di un altro ramo del Parlamento. Posso bene esprimere il mio desiderio, che in una legge, la quale in questa discussione stessa si è chiarita avere tante imperfezioni da parte anche di coloro che la difesero, in una legge, dico, di questa natura il Senato, esercitando un suo alto ufficio, non abbia, almeno in parte, corretto queste imperfezioni. Ma il Senato credette di fare atto di deferenza verso il Governo, quando, in una legge tanto complicata, non introdusse neppure un solo emendamento e passò la legge medesima tale quale era stata votata da quest'Assemblea.

Aveva ben ragione l'onorevole ministro dei lavori pubblici dicendo che avrebbe creduto di pagare d'ingratitudine tanta benevolenza se non avesse accettato quell'ordine del giorno.

Ora, o signori, la condizione nella quale si trova la Camera, a proposito di un'altra legge, dirimpetto al Senato, a me pareva precisamente che rendesse molto più necessario, molto più conveniente l'essere scrupolosissimi per parte nostra, nel fare onore alle promesse fatte dal ministro. Io desidero dunque di sentire dall'onorevole ministro quali siano le sue idee. Se egli crede, come io credo, che veramente l'impegno da lui preso implichi una votazione separata, io non ho nulla a dire: qualora egli pensasse diversamente, io mi riserverei di rispondere in breve alle osservazioni che egli farà.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Minghetti solleva una questione che a me pareva eliminata dal momento che non era stata sollevata prima di votare gli articoli del bilancio colle tabelle annesse. Ad ogni modo egli rivolgendosi a me, è sempre in tempo opportuno; imperocchè io non ho l'abitudine di smentirmi dopo aver preso impegni.

Io, davanti al Senato, posto, dirò così, nettamente nel bivio di far rimandare l'approvazione della legge a chi sa quanti mesi, per non dire anni, di distanza, o di accettare un ordine del giorno, il quale salvasse la libertà dell'altro ramo del Parlamento, di potere esprimere la propria opinione, non solo sulla parte finanziaria (che rimaneva approvata coll'altra legge), ma sulla scelta delle linee, non ho esitato un momento ad accettare l'ordine del giorno che l'onorevole Minghetti ha citato. Non ho esitato un momento, non solo per la considerazione che egli

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

ha detto, vale a dire che mi sarebbe parso di ricambiare con ingratitudine la solerzia che il Senato era disposto a mettere per votare, e senza variazioni, quella legge; ma anche per un'altra considerazione, senza della quale io non avrei mai potuto accettare quell'ordine del giorno, e la considerazione era questa: che l'articolo 32 della legge, secondo me, non aveva fatto precetto che le tabelle fossero incorporate come articoli nel bilancio.

L'articolo 32 della legge dice:

« Colla legge annuale del bilancio di prima previsione il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento il prospetto degli impegni, ecc. »

Pareva a me che se la legge avesse voluto fare delle tabelle relative alle costruzioni una cosa sola col bilancio avrebbe detto *nella legge del bilancio*. Questa può essere un'interpretazione erronea, molto più che non è stata condivisa dalla maggioranza della Commissione generale del bilancio...

LA PORTA. (*Della Commissione*) Chiedo di parlare. MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI... ma fu sempre quella la mia opinione.

Io ho adempito scrupolosamente e completamente all'impegno preso davanti al Senato, presentando l'articolo in modo da potere essere votato anche separatamente. La Commissione del bilancio vi ha sostituito un secondo articolo.

Io avrei preferito (lo dichiarai alla Commissione generale del bilancio, e lo dichiaro ancora per corrispondere completamente a quello che sarebbe stato il desiderio mio) appunto quello a cui allude l'onorevole Minghetti, vale a dire che si fosse lasciata, anche nella forma, la più ampia libertà di discussione sulle tabelle, esclusa la parte finanziaria, la quale è compresa negli articoli del bilancio, anche all'altro ramo del Parlamento. Io non ho sollevata questione a tale riguardo, perchè il mio debito lo aveva compito colla presentazione degli atti davanti al Parlamento. E perchè? Perchè l'articolo 2, nel modo in cui l'ha posto la Commissione generale del bilancio, oltrecchè trova dei precedenti, mi pare tale che lascia intiera la libertà al Senato di discutere le tabelle, senza variare la parte finanziaria del bilancio. La legge, come è proposta dalla Commissione, comprende la parte finanziaria del bilancio cumulativamente per le quattro categorie nel primo articolo: nel secondo propone la semplice approvazione delle linee nelle singole tabelle.

Ora la sola riserva che il Senato intendeva di fare con quell'ordine del giorno, almeno secondo la interpretazione data da me (e mi pare non possa essere altra), era quella di riservarsi la facoltà, che del resto credo nessuno gli abbia mai potuto contestare, di esaminare anche per parte sua se una

linea dovesse essere costruita in un anno piuttosto che in un altro, se nella tabella, invece di dieci linee, si potevano inscrivere dodici, o dedursene alcuna.

Quando accettai quell'ordine del giorno, lo feci ricordando i precedenti parlamentari. Tutte le volte che si è trattato dei lavori pubblici, di leggi che comprendevano molte strade, o molte opere portuali, o molte opere idrauliche, delle due l'una: o si sono proposte tutte nella legge, o si sono lasciate al potere esecutivo le scelte. Mi riferirò alla legge del 1875 relativa alle strade di serie. Furono allora indicate nominativamente le strade, ma si lasciò al Governo la facoltà riguardo alla precedenza delle costruzioni. Lo stesso dicasi di altre opere. Nella legge delle ferrovie è accaduto che per una parte questo fu fatto colla indicazione di tutte le linee da costruirsi; e per un'altra parte non fu lasciata, come ordinariamente accade per tutti gli altri lavori, la scelta al potere esecutivo, riservandosi il Parlamento di farla esso stesso direttamente ogni anno colla legge del bilancio.

Questo diritto, come apparteneva ai due rami nella discussione della legge, resta integro, a mio giudizio, anche nella discussione annuale. La forma che propone la Commissione generale del bilancio lede questo diritto del Senato? Non lo credo. Per conseguenza sia che facciasi come io aveva proposto, e come avrei preferito, o come propone la Commissione generale del bilancio, rimane integro il diritto di discutere i prospetti della tabella. Io mi faccio questo concetto. È opinione condivisa oramai universalmente che il Senato non rimanda i bilanci, nè le leggi finanziarie. L'articolo primo della legge approva il bilancio, come sempre, e su questa parte credo che non si possa nemmeno dubitare che debba darsi un diverso modo d'interpretazione alla legge del bilancio.

Il secondo articolo non determina che le linee, le quali debbono essere costruite per le prime a forma delle singole tabelle.

Questo esame secondo la proposta della Commissione generale del bilancio e secondo la mia opinione, può esser sempre fatto dal Senato, con la probabilità, certo poco fortunata se si dovesse verificare, che pure approvando il bilancio, ma modificando in qualche parte le tabelle, dovesse rimandarlo alla Camera.

Ad ogni modo io non sono qui per discutere quali siano i diritti della Camera e quelli del Senato. La Camera sarà giudice delle proprie prerogative; io ho voluto dichiarare che, abbia fatto bene o male ad accettare l'ordine del giorno del Senato, ho mantenuto l'impegno che avevo preso; ma io sono sempre della stessa convinzione d'aver fatto bene ad

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

accettare allora quell'ordine del giorno e credo di non far nulla oggi che non sia conforme all'impegno assunto essendomi regolato come mi regolai presentando gli atti davanti al Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

INDELLI, relatore. Non credo dover discutere su ciò che avvenne quando, nell'altro ramo del Parlamento, l'onorevole ministro dei lavori pubblici accettava l'ordine del giorno di cui si è parlato. È una questione che non ci riguarda. In seno alla Commissione del bilancio si formarono una maggioranza e una minoranza. L'onorevole ministro non presentò un disegno di legge separato, ma presentò alla Giunta del bilancio i prospetti degli impegni da assumere, come dall'articolo 32 della legge del 1879, e questi prospetti si chiudevano con la proposta di quell'articolo che voi siete per votare.

Il ministro faceva cenno dell'ordine del giorno del Senato così concepito:

« Che per raggiungere gli scopi contenuti nell'articolo 32 del presente progetto di legge, giova grandemente che il prospetto degli impegni da assumere e delle somme da stanziare nei bilanci annuali, di cui nello stesso articolo, costituisca un progetto separato della legge del bilancio. »

L'onorevole ministro credeva d'uniformarvisi, e diceva che il Governo col presentare al Parlamento un articolo di legge per l'approvazione del prospetto degli impegni da assumere col bilancio del 1880, intendeva di conciliare l'osservanza dell'articolo 32 della legge del 29 luglio 1879, coll'ordine del giorno votato dal Senato del regno.

E insisteva con la Commissione perchè si fossero approvati i prospetti degli impegni da assumere con legge separata.

Ma, ripeto, non fu presentato alcun disegno di legge al Parlamento; furono solo presentati i provvedimenti alla Commissione del bilancio con questo progetto di articolo separato.

La Giunta generale ragionò, come avrete letto nella mia relazione, a pagina 13. Essa nella sua maggioranza, disse che a fronte del chiaro disposto dell'articolo 32 non vi erano interpretazioni possibili.

L'articolo 32 dice così: « Con la legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni da assumere e delle somme a stanziarsi per le singole categorie, col riparto per ciascuna linea. »

L'interpretazione di quest'articolo, alla maggioranza della Commissione non poteva offrir dubbio di sorta.

Per che cosa deve essere presentato questo prospetto degli impegni da assumere e degli stanziamenti a farsi per ciascuna categoria colla legge annuale del bilancio? Perchè ne deve far parte. E tanto è ciò vero, che dalla maggioranza della Commissione si osservava che i prospetti degli impegni da assumere avessero dovuto costituire un semplice allegato di bilancio, senza esservi bisogno, nè di un articolo separato, nè d'altro che avesse potuto costituirne una parte distaccata. I prospetti non erano che un allegato al bilancio.

Se ciò non fosse, io non comprenderei l'articolo 32. Questa disposizione ha voluto lasciare al Parlamento un controllo annuale intorno all'esecuzione della legge del 1879, controllo che per riuscire efficace, si esercita collo stanziamento delle somme annuali nella legge del bilancio. Se ciò è vero, come è fuori discussione, non si poteva fare una legge separata dell'approvazione dei prospetti. Quanto poi alle parole pronunziate or ora dall'onorevole ministro, io debbo dirgli che la Commissione del bilancio, pur compenetrandosi della sua posizione speciale rispetto al Senato, pensò ad una conciliazione.

Essa avrebbe potuto lasciare questi prospetti come allegati semplici; ma ne formulò invece un articolo separato della stessa legge, come quello che approva più specialmente i prospetti degli impegni da assumere e degli stanziamenti. È perciò che questi prospetti fanno parte di un articolo speciale, mentre se fossero stati solo allegati al bilancio, non vi sarebbe stato bisogno di un secondo articolo. È stata questa la via di conciliazione che la maggioranza della Commissione ha creduto di prendere.

Io poi credo di rendermi interprete della maggioranza della Commissione nel ritenere una interpretazione degli effetti di questo articolo 2, diversa da quella che loro ha data l'onorevole ministro dei lavori pubblici. L'onorevole ministro crede che si potrebbe dall'altro ramo del Parlamento approvare l'articolo 1 e non l'articolo 2, e così rimanere approvato il bilancio, rimandando i prospetti alla Camera con delle modificazioni. Non è stato questo il concetto della maggioranza della Commissione, e non è questo il significato della disposizione dell'articolo 32. La maggioranza della Commissione ha ritenuto che l'uno e l'altro articolo formino parte integrale della legge del bilancio, e che, per conseguenza, non si possa approvare il bilancio senza approvare i prospetti coll'articolo 2.

Ripeto, è stato questo il concetto dell'articolo 32. Mi correva perciò il debito di fare le mie riserve, a nome della maggioranza della Commissione, per quel che disse l'onorevole ministro dei lavori pub-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

blici. Gieva ripeterlo, l'articolo 2 che voi state per votare, forma parte integrante della legge del bilancio, e qui non è possibile non approvare tutti gli articoli. Dopo ciò non ho altro a dire. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dogliani.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare per dare una spiegazione.

PRESIDENTE. Aspetti un momento, onorevole Dogliani.

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io torno a parlare per dare una semplice spiegazione, poichè non mi sono bene espresso e quindi non sono state le mie parole esattamente interpretate dall'onorevole relatore. Io non ho mai inteso di dire che l'articolo 2 della legge del bilancio non debba far corpo della legge del bilancio. È evidente che, votato il bilancio, la legge è unica. Io ho detto solamente che a me pareva che, portata al Senato in quel modo, il Senato doveva trattare l'articolo 1 della legge come lo tratta quando il bilancio è approvato con un unico articolo, e che quel primo articolo comprende tutta la parte finanziaria; che però, secondo me, aveva la stessa libertà di trattare i prospetti, come se fosse separato l'articolo.

La sola conseguenza poco piacevole sarebbe che, introducendo variazioni nelle linee, sia per aggiunte o per diminuzioni, anche l'articolo 1, che riguarda la parte finanziaria del bilancio, avrebbe dovuto ritornare alla Camera.

Voci. Siamo d'accordo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non ho inteso altro che di dire quale sarebbe l'effetto, e intendo bene che, una volta che vi è un articolo 2 della legge, la legge è una sola, e non può tornare alla Camera che tutta intera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dogliani.

DOGLIONI. Ho chiesto di parlare per fare soltanto un'osservazione sulla forma. Nell'articolo 2 mi pare che sia corso un errore...

PRESIDENTE. Di dizione? Appunto io mi riservava di dirlo poi, quando si venisse ai voti. È un errore di stampa.

DOGLIONI. Si dovrebbe dire *sono approvate*, ecc., invece di dire *è approvato*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Io ho inteso perfettamente il concetto che l'onorevole relatore ha espresso a nome della maggioranza della Commissione del bilancio. Egli dice: voi, signor ministro, avete male interpretato la legge, quando avete promesso di portare un di-

segno separato; perchè, secondo noi, l'articolo 32 non ve lo permetteva. Questo, mi pare, è il concetto della Commissione del bilancio.

MORANA. Ma questo lo dice lui.

MINGHETTI. Io domando, come si può conciliare questo concetto colla promessa che l'onorevole ministro ha fatto? Noi accettiamo negli utili che il Senato non abbia discusso questa legge, il che avrebbe portato naturalmente una grande lunghezza di tempo. Noi accettiamo quest'atto di condiscendenza ch'esso ha fatto verso la Camera elettiva e verso il Ministero che ne lo pregava, ma la condizione che il Senato, vi aveva apposta, come necessaria, come assoluta, di cotesta non teniamo conto.

Io non partecipo all'opinione dell'onorevole relatore della Commissione nell'interpretazione dell'articolo 32; io credo invece che coll'articolo 32 potesse stare egualmente il disegno di legge separato che il ministro ha proposto; ma se può esservi qualche dubbio nell'interpretazione, nel caso presente il dubbio va spiegato nel senso del mantenimento della promessa fatta all'altro ramo del Parlamento dal ministro, e di un riguardo verso quell'eminente Consesso. Imperocchè se vi fu mai caso nel quale noi dobbiamo mostrarci pieni di rispetto è appunto nel caso attuale, quando vi è stata sopra un altro punto grave, che verrà presto in discussione, una discrepanza fra i due rami del Parlamento.

Io credo che se il Senato vorrà modificare quella tabella dovrà rimandare a noi il bilancio dei lavori pubblici nella sua interezza, e non potrà fare altrimenti; perchè l'articolo 2 fa parte della legge, e non si può modificarla senza rimandarla *ex integro* davanti alla Camera, il che potrebbe dar luogo a nuove, difficili, ed ardue questioni.

Adunque si perchè a me pare ci sia convenienza massima, nel farlo, si perchè il ministro ha detto che la sua preferenza era che l'articolo secondo si voti a parte, propongo che siano messe quattro urne invece di due, e che l'articolo 2 sia votato, come legge separata, in un'urna e l'articolo 1 nell'altra.

E questa proposta la fo dopo aver sentito le parole dell'onorevole ministro che dichiarò di darle la preferenza, nè potevo dubitarne, quando egli aveva dato una promessa così formale al Senato. *(Rumori a sinistra)*

LA PORTA. Domando facoltà di parlare.

MINGHETTI. Questa promessa deve essere mantenuta.

La Camera potrà votare contro la proposta; quanto a me ho creduto mio debito di metterla dinanzi a voi come conseguenza necessaria dei fatti precedenti.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

LA PORTA. Io posso assicurare l'onorevole Minghetti e la Camera che, come ben disse l'onorevole relatore del bilancio, la maggioranza della Giunta generale non si è preoccupata d'altro che dei termini nei quali stava innanzi ad essa la legge votata e sanzionata dal Re. L'articolo 32 della legge era troppo chiaro perchè vi fosse alcun dubbio sui doveri che esse prescriveva alla Commissione generale del bilancio.

L'articolo 32 dice:

« Con la legge annuale del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici il Governo presenterà all'approvazione del Parlamento un prospetto degli impegni, ecc. »

E all'articolo 33, quando vuole una legge speciale la legge dice:

« Con legge speciale sarà provveduto alla costruzione della rete delle ferrovie secondarie nell'isola di Sardegna. » E l'articolo 34 quando volle anche una legge speciale lo disse: « Con legge speciale da presentarsi entro 3 anni sarà provveduto fra Napoli e Roma a una diretta comunicazione ferroviaria. » La legge, ripeto, parla chiaro, e di fronte alle parole della legge era dovere della Commissione generale del bilancio di approvare i prospetti come allegati all'articolo 32. Poteva anzi la Commissione generale del bilancio ritenere non necessario l'articolo aggiuntivo alla legge del bilancio, poichè, secondo i termini dell'articolo 32 della legge del 1879, non si trattava che di un prospetto, allegato al bilancio, e la Camera doveva allora dare il suo voto, come l'ha dato a proposito dei capitoli del bilancio dei lavori pubblici e dei prospetti che spiegano la divisione in articoli dei capitoli del bilancio.

Mi ha fatto veramente meraviglia che l'onorevole Minghetti abbia lasciato correre la discussione sui capitoli del bilancio e sui prospetti, che sono articoli, scompartimenti dei capitoli del bilancio, e dopo che la Camera ha seguito questa via, quella tracciata dall'articolo 32, quella proposta dalla Commissione generale del bilancio, all'ultimo sia venuto a sollevare una questione di ordine assai elevato ed importante per le prerogative della Camera. Alla fine del suo discorso, se bene ho afferrato il concetto espresso dalle sue parole, egli voleva da una parte mettere la Commissione di fronte al Ministero dei lavori pubblici, quasi a significargli una censura, e dall'altra fare appello all'altro ramo del Parlamento, a' suoi voti passati, o ad altri voti futuri...

Voce. È chiaro.

LA PORTA... tutto questo onorevole Minghetti, ho l'onore di dirlo, non entrò mai nelle preoccupazioni

della Commissione generale del bilancio, e non doveva entrarvi, perchè essa avendo dinanzi a sè una legge, doveva conformarsi alle prescrizioni della medesima, ed io credo che la Camera non può fare a meno, conformandosi alle prescrizioni dell'articolo 32, di votare, come ha votato, i prospetti delle categorie delle costruzioni, come allegati al bilancio. Tutt'altro sarebbe contrario alla legge che è stata sanzionata.

SALARIS. Ogni altra questione, sarebbe inutile.

PRESIDENTE. Onorevole Salaris, la prego, si calmi. *(Risa)*

Ha facoltà di parlare l'onorevole Minghetti.

MINGHETTI. Io devo dire soltanto che se ho sollevato la questione in questo momento, ho creduto di farlo per maggiore agevolezza e perchè non interrompesse un'altra discussione assai più lunga e particolareggiata. Non ho voluto turbare la discussione del prospetto, e di questa mia idea, di questo mio sentimento, tanto diverso da quello che ha interpretato l'onorevole La Porta, invece in testimonia l'onorevole nostro presidente, al quale fin da principio dissi che avrei aspettato che il prospetto fosse votato per non turbarne la discussione e per togliere perfino ogni apparenza che si volesse ritardarla.

Per questa parte sono dunque tranquillo. Quanto alla contraddizione fra le promesse del Ministero e le decisioni della Commissione del bilancio, in verità non c'è bisogno di fare discorsi, perchè apparisce chiara come il sole. Ho voluto soltanto ricordare che, se noi abbiamo ottenuto questa legge più presto, senza modificazioni, senza che ritornasse alla Camera con emendamenti, lo dobbiamo a una deferenza avuta dal Senato per il ministro che gli ha fatto una solenne promessa (*Rumori a sinistra*) e a una deferenza eziandio per la Camera. Non facciamo come dice il proverbio volgare: avuta la grazia, gabbato lo Santo.

Dico che mi sembra che vi sia, se non altro, un dovere morale...

Voce a sinistra. Per parte nostra no.

MINGHETTI... per il quale i due articoli costituiscano due progetti e si votino separatamente, tale quale era il concetto primo del ministro.

Ora la Camera giudichi. Io non ho altro a dire; credo di avere adempiuto un dovere e mi basta così.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Minghetti, anzitutto io non ho che da confermare l'esattezza delle cose dette sull'aver ella indugiato fino all'ultimo momento a parlare intorno a questo argomento, perchè già da due o tre giorni ella mi aveva avvertito della proposta che intendeva di fare.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Ora ella fa una proposta formale?

MINGHETTI. Sì, signere.

PRESIDENTE. La proposta formale è, non già che si votino due articoli di una stessa legge a scrutinio segreto con urne differenti, sebbene si separi il secondo articolo ed il terzo che la Camera ha già votati per farne uno speciale disegno di legge. È vero?

MINGHETTI. Precisamente.

Voci. Ai voti!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Domando di parlare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Davanti alla proposta dell'onorevole Minghetti, sono costretto ad aggiungere due parole, e sono queste.

L'onorevole Minghetti insiste per la promessa data dal ministro dei lavori pubblici; anzi dirò, dal Ministero, perchè l'accettai a nome di tutto il Ministero...

MINGHETTI. Tanto meglio; ciò prova che ha molta importanza.

PRESIDENTE. Onorevole Minghetti, non interrompa. Ha già parlato tre volte. (*Si ride*)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io non sono qui per far perder tempo alla Camera e per sostenere se la mia interpretazione sia buona o no. O buona o cattiva io ho accettato l'ordine del giorno, perchè non mi pareva punto in contraddizione con l'articolo 32 della legge, e non mi pare nemmeno adesso. Ad ogni modo io credo che il Senato ha votata la legge, con deferenza sì, ma non con compiacenza; insomma che abbia votata la legge, per convinzione di doverla votare. (*Interruzione dell'onorevole Morana*)

PRESIDENTE. Prego che non interrompano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La legge comprendeva tutte le linee, e per conseguenza la riserva dell'ordine del giorno, non aveva più in mira di escluderle in alcun modo, nè in alcun modo modificare le disposizioni della legge stessa; e questo sia con l'articolo votato separatamente, sia con l'articolo votato come articolo 2 del bilancio. La legge delle ferrovie resta immutata, comunque vada quest'articolo al Senato.

La sola cosa che restava al Senato, era l'esame delle tabelle. Questa è la riserva che aveva fatto, e che io, per parte del Ministero, aveva con l'ordine del giorno accettata. Ripeto che io proponevo l'ordine del giorno separato, perchè aveva preso questo impegno; ma aggiungo che anche la soluzione proposta dalla Commissione generale del bilancio (sarà un errore nel modo d'interpretare le consuetudini della Giunta generale del bilancio) non toglie punto l'effetto pratico. In un modo o in un altro la discussione sulle tabelle il Senato è sempre in po-

tere di farla, sia coll'articolo separato, sia coll'articolo aggiunto. La sola conseguenza, ripeto, è questa: che modificando le tabelle tornerebbe tutto il bilancio davanti la Camera.

Tale questione, signori, riguarda una questione di prerogativa della Camera. Ora io non sono qui per fare delle pressioni dal mio banco di ministro, perchè la Camera interpreti a mio modo le sue attribuzioni. Io o bene o male ho accettato un ordine del giorno; l'ho adempiuto presentando la proposta in conformità di esso.

Se la Camera crede che le sue prerogative comportino che l'articolo sia, anzichè separato, aggiunto alla legge del bilancio, non sono io che farò pressioni.

Voglio ricordare un esempio a conferma della mia opinione; esempio, credo, dovuto allo stesso onorevole Minghetti.

L'anno 1878, quando si discuteva il bilancio, essendo stata sollevata la questione della costruzione delle linee Vallelunga e Caldare, e per accelerare la costruzione di quelle linee avendo io proposto che si fosse stralciato un articolo della legge ch'era stata presentata, essa fu rimandata alla Commissione generale del bilancio. Io allora aveva proposto un articolo separato. La Commissione del bilancio, di cui, se non m'inganno, era relatore l'onorevole Minghetti, ne fece un articolo 2, e ciascuno può vederlo nella legge di quel bilancio. Quell'articolo 2 ha fruttato la costruzione delle linee Vallelunga e Caldare. Allora accadde quel che accadrebbe adesso, cioè che la proposta del Ministero, ch'era per un articolo separato, fu convertita dall'onorevole Minghetti in un secondo articolo della legge.

Accadeva allora quel che oggi accade colla Commissione generale del bilancio. Anche allora la Commissione del Senato mi chiamò nel suo seno e mi fece una specie di rimarco perchè con questo modo si metteva il Senato nella necessità di dover discutere insieme tutto e quindi in certo qual modo si metteva impedimento alla sua libertà di discussione.

Dunque io, quando mi son trovato di fronte all'articolo della Commissione generale del bilancio mi son ricordato di questo caso che era precisamente l'identico di quello che accade oggi. Ed io ho sempre questa convinzione, che i due metodi conducono allo stesso risultato, nel senso di poter esaminare la questione (quel che voleva in sostanza l'ordine del giorno del Senato) separatamente dal bilancio.

Ciò detto come dichiarazione, e senza nulla mutare alla mia opinione, dal momento che la questione piglia l'aspetto di un'applicazione delle prerogative della Camera, io non ho più nulla da dire

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

su questo riguardo, e aspetterò che la Camera decida come crede.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Allievi.

ALLIEVI. Io debbo innanzitutto esprimere l'animo mio, ed è che avrei avuto un gran desiderio che questa discussione non sorgesse; imperocchè nei rapporti che esistono fra i due rami del Parlamento vi sono delle posizioni delicate le quali non credo che si chiariscano nè si migliorino con prolungare le discussioni.

Il ministro dei lavori pubblici, il quale ha assunto un impegno davanti all'altro ramo del Parlamento, ci dice egli stesso che con quella forma di legge che ci è proposta, egli crede di averlo adempiuto.

Per parte mia io non ho nulla di più a domandare. Il ministro dei lavori pubblici ha assunto un impegno; egli crede con questa forma di averlo adempiuto; davvero non mi pare che allo stato delle cose, la Camera debba ulteriormente interporci in questa questione.

D'altra parte io non posso disconoscere che un grande fondamento ha pure la considerazione messa avanti dall'onorevole La Porta quando diceva: c'è l'articolo 32 della legge sulle strade ferrate, il quale ha dei termini molto precisi. Io riconosco essere vero che quando il ministro dei lavori pubblici prendeva quell'impegno, egli mirava ad ottenere per la legge delle strade ferrate un voto sollecito che forse poteva essere nei legittimi desiderii dell'altro ramo del Parlamento di dare più riposatamente. Questo è vero. Ma noi non possiamo neppure riconoscere, signori, che se oggi si adotta il principio del disegno di legge separato, questo costituisce un precedente, il quale ci obbliga necessariamente per tutti gli anni avvenire. Non so se più si potrebbe negli anni avvenire cambiare la procedura una volta adottata intorno a questa materia gravissima.

Ora io prego la Camera di bene riflettere alle conseguenze di una proposta, la quale arriva poi anche all'ultima ora, e quando la Camera non può meditatamente esaminarla.

Più prudente mi pare che la Camera si acquieti alle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale ha detto: Io ho assunto l'impegno, e credo in questa forma d'averlo onorevolmente adempito...

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

ALLIEVI. Nessuno vorrebbe non essere riguardoso verso l'altro ramo del Parlamento, io meno che altri; ma questa naturalmente non è questione che si possa agitare tra l'una e l'altra delle due Camere; è questione che interessa il ministro dei lavori pubblici il quale è venuto colla sua dichiarazione a

metterci in una completa tranquillità, e fuori di causa. Io vorrei mantenere la presente discussione in questi limiti, e però pregherei la Camera di accogliere la proposta tale quale ci sta dinanzi nella forma che il signor ministro ha creduto di accettare. Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. L'onorevole Minghetti mantiene la sua proposta o la ritira?

MINGHETTI. Lascio al ministro tutta la responsabilità della sua dichiarazione e ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Sta bene. Per conseguenza verremo ai voti.

Intanto devo avvertire che in questo articolo 2 è incorso un errore di stampa. Dove dice: « È approvato l'unita tabelle » è evidente che deve dire: « Sono approvate le unite tabelle. » Quindi io direi:

« In adempimento al disposto, ecc., sono approvate le unite tabelle. » Va bene così?

Voci. Va benissimo!

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'articolo 2. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Fu già approvato prima della tabella C un articolo che diventa articolo terzo del bilancio.

ANNUNZIO DI INTERROGAZIONI DEI DEPUTATI BOSELLI E COMPANS AI MINISTRI DEI LAVORI PUBBLICI E DELL'INTERNO CIRCA UNA MALATTIA SVILUPPATASI TRA GLI OPERAI DEL GOTTARDO.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle notizie divulgate in questi giorni intorno ad una grave malattia di carattere epidemico, che si sarebbe sviluppata in grandi proporzioni, fra gli operai che attendono ai lavori della galleria del Gottardo.

« Boselli. »

Un'altra domanda d'interrogazione è rivolta al ministro dell'interno:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno se abbia dato istruzioni relativamente allo svilupparsi dell'anchilostoma tra gli operai italiani addetti ai lavori del Gottardo, e se siano stati presi provvedimenti per soccorrere efficacemente i malati.

« Compans. »

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 10 MARZO 1880

Prego i signori ministri dell'interno e dei lavori pubblici di voler dire se e quando intendano di rispondere a queste interrogazioni.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se non dispiace all'onorevole Boselli, per parte mia risponderò domani in principio di seduta.

PRESIDENTE. E l'onorevole ministro dell'interno?

MINISTRO DELL'INTERNO. Risponderò anche io domani, ma credo che per me risponderà l'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè, trattandosi di una malattia che si è manifestata fuori dello Stato, poco o nulla il ministro dell'interno potrebbe farci. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Onorevole Compans, si accontenta che domani in principio di seduta si svolga la sua interrogazione?

COMPANS. Sono contento.

PRESIDENTE. Ed ella, onorevole Boselli?

BOSELLI. Io pure.

PROPOSTA DEL DEPUTATO BORDONARO DI INSCRIVERE ALL'ORDINE DEL GIORNO IL DISEGNO DI LEGGE PER LA SISTEMAZIONE DI ALCUNI PORTI.

BORDONARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che oggetto?

BORDONARO. Per fare una proposta.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno?

BORDONARO. Precisamente.

Io propongo che sia messa all'ordine del giorno, e dichiarata d'urgenza, la discussione del disegno di legge per le spese straordinarie per opere di sistemazione di alcuni porti del regno. Ciò ben inteso dopo la discussione dei bilanci degli esteri e della guerra.

PRESIDENTE. Dunque ella chiede che sia iscritto all'ordine del giorno, dopo tutti i disegni di legge che già vi sono iscritti; perchè tutti questi...

BORDONARO. No; io propongo...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Ma allora io debbo mantenere la deliberazione già presa dalla Camera. Quei disegni di legge sono stati già iscritti all'ordine del giorno con deliberazione espressa della Camera. Per conseguenza deve venire dopo gli altri. Si accontenta?

BORDONARO. Allora mi accontento che venga dopo.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni, sarà iscritto all'ordine del giorno, dopo i disegni di legge

che già vi sono, quello per lavori di sistemazione nei principali porti del regno.

Domani mattina non vi sarà riunione negli uffici essendo esaurita la materia affidata al loro esame. Alle ore 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani :

1° Interrogazioni dei deputati Boselli e Compans ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici intorno ad una grave epidemia che si sarebbe sviluppata fra gli operai del traforo del Gottardo ;

2° Votazione a scrutinio segreto sopra il progetto di legge relativo al bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici ;

3° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri :

degli affari esteri ;

della guerra ;

4° Discussione del progetto di legge per spese militari straordinarie ;

5° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri :

di agricoltura e commercio ;

del tesoro ;

delle finanze (Spesa) ;

dell'interno ;

della pubblica istruzione.

Discussione dei disegni di legge :

6° Disposizioni relative alle decime ed altre prestazioni fondiari ;

7° Riforma della legge elettorale politica ;

8° Disposizioni relative agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali ;

9° Disposizioni concernenti le prove generiche nei giudizi penali ;

10. Disposizioni riguardanti i titoli rappresentativi dei depositi bancari ;

11. Spese straordinarie per opere marittime in alcuni porti del regno.

Prof. Avv. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.

