

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

CCCLXXXVIII.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 23 GIUGNO 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il presidente annunzia esser pervenuto un invito alla Camera per farsi rappresentare alle solenni esequie del 33° anniversario della morte del Re Carlo Alberto. — Il deputato Di San Donato chiede sia dichiarata urgente la petizione iscritta nel n° 2919. — Seguito della discussione del disegno di legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2ª e 3ª categoria delle strade ferrate complementari — Parlano il relatore deputato Gagliardo, il ministro dei lavori pubblici, i deputati Spantigati, Alli-Maccarani, Sanguinetti A., Arbib, Cavalletto, Amabile, Chiaves, Paita, Napodano, Bonghi, Piccoli, Nicotera, Picardi, Pericoli, De Rolland, Oliva, Ercole, Ranco, Sanguinetti A., Mameli. — Il deputato Mantellini presenta la relazione sul disegno di legge per il riordinamento delle Casse di risparmio. — Il deputato Delvecchio presenta la relazione sul disegno di legge per la costituzione dei consorzi d'irrigazione ed il deputato Canzi chiede che questo disegno di legge sia dichiarato di urgenza — Fanno obiezioni a questa proposta i deputati Mossari e Compans. — Il presidente dà lettura di una domanda d'interrogazione del deputato Maffei al ministro delle finanze sulle fonderie di Follonica e Cecina — Il ministro delle finanze si riserva di rispondere. — È data altresì lettura di una domanda d'interrogazione del deputato Parenzo al ministro degli affari esteri sullo stato delle trattative per una convenzione internazionale per la pesca nell'Adriatico e finalmente di una interrogazione del deputato Ferrari Carlo al ministro delle finanze circa i provvedimenti che crede di adottare per venire in sollievo di diversi comuni danneggiati da un uragano — Il ministro delle finanze si riserva di rispondere.*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Capponi legge il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

PETIZIONI.

2928. Buontempi, pretore in aspettativa, residente in Torino, dopo aver accennati i servizi prestati nella magistratura per il periodo di ventun anno, chiede che gli sia assegnato altro ufficio di pretura in una città capoluogo di circondario.

2929. Il sindaco del municipio dell'isola di Madalena rivolge alla Camera, a nome dei suoi ammini-

strati, vivissime istanze perchè le ultime volontà del generale Garibaldi siano scrupolosamente rispettate e la di lui salma conservata nell'isola di Caprera.

2930. Serafini Marco ed altri cittadini componenti il Consiglio direttivo del comizio agrario di Fabriano, esprimono voti perchè venga favorevolmente accolta la proposta istituzione della Cassa nazionale per la vecchiaia.

DI SAN DONATO. Domando di parlare sul sunto delle petizioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI SAN DONATO. Prego la Camera di voler accordare l'urgenza alla petizione n° 2919 del signor Giovanni Caracciolo principe di Melissano, il quale fa reclamo alla Camera perchè siano valutati i 30

anni di servizio prestati come impiegato della Cassa di ammortizzazione di Napoli. Mi spingo a ciò fare per la giustizia della petizione che raccomando.

(L'urgenza è ammessa.)

LA CAMERA DELIBERA DI FARSI RAPPRESENTARE ALLE ESEQUIE PER IL 33° ANNIVERSARIO DELLA MORTE DI RE CARLO ALBERTO.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente lettera:

« Il 28 luglio prossimo saranno a cura dello Stato celebrate come in passato solenni esequie nella metropolitana di Torino, per il 33° anniversario della morte del magnanimo Re Carlo Alberto.

« Mi reco a dovere d'informarne codesta onorevole Presidenza per le opportune disposizioni, affinché, come negli anni scorsi, la Camera dei deputati sia rappresentata da una deputazione alla pia cerimonia.

« Depretis. »

Io propongo che come negli anni passati, sieno incaricati di rappresentare la Camera gli onorevoli deputati residenti in Torino e l'onorevole vice-presidente Spantigati, che pure risiede colà.

(Così rimane stabilito.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL RIPARTO DELLE SOMME DA ASSEGNARSI ALLE LINEE DI SECONDA E TERZA CATEGORIA DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per approvazione delle tabelle di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della seconda e terza categoria delle ferrovie complementari, per tutto il tempo fissato dalla legge 29 luglio 1879.

Come la Camera ricorda, ieri, chiusa la discussione generale, furono svolti gli ordini del giorno presentati prima della chiusura della discussione.

Ora do facoltà di parlare all'onorevole relatore per esprimere l'avviso della Commissione intorno a questi ordini del giorno.

GAGLIARDO, relatore. Rinunziando a parlare nella discussione generale, mi son proposto di non intrattenere inutilmente la Camera, e resterò fermo nel mio proponimento.

Quattro sono gli ordini del giorno presentati, che

la Commissione ha sottoposti a maturo esame. Il primo è quello dell'onorevole Spantigati, secondo il quale la Camera invita il Governo del Re a presentare, nella prossima Sessione, una proposta di legge per la pronta costruzione di una linea ferroviaria, la quale metta in rapida comunicazione il Piemonte col Gottardo. Non v'è nessuno che possa contrastare la necessità che il Piemonte sia più rapidamente collegato al Gottardo. La linea del Gottardo, se non è la via delle genti, come iperbolicamente, per amore di padre, la chiamava Carlo Cattaneo, è però una via che apre all'Italia un commercio importante di transito e di deposito di merci estere, ed uno importantissimo dei prodotti di tutte le provincie italiane, le quali, più sono produttrici, più hanno diritto ad essere prontamente e per la via più breve collegate al Gottardo.

Ora, basta gettare lo sguardo sulla carta per vedere che tra Santhià e Sesto-Calende vi è una lacuna; bisogna, cioè, che le merci, le quali dal Piemonte volgono al Gottardo, facciano un giro vizioso, un giro che allunga la loro via di ben oltre 20 chilometri.

Basta il dirlo perchè la Camera si persuada, che la lacuna deve essere colmata, e che il Piemonte, in un avvenire prossimo, deve vedere esauditi i suoi voti: è come dirvi che la Commissione fece buon viso alla proposta dell'onorevole Spantigati; ed essa porta fiducia che il Governo il più presto possibile provvederà a far cessare il lamentato inconveniente. Senonchè, osservando che col proposto ordine del giorno si fissa un termine al Governo, cioè gli si impone l'obbligo di presentare una proposta di legge nella prossima Sessione; tenendo conto delle dichiarazioni fatte dal Governo, e delle condizioni finanziarie in cui si trova il paese, condizioni finanziarie non deplorabili certamente, ma per le quali, se non si voglia turbare l'economia del bilancio, bisogna procedere con riserbo nell'ammettere nuove spese, la vostra Giunta ha creduto di non poter accettare il proposto ordine del giorno, che sopprimendo le parole: *nella prossima Sessione*. Pare quindi alla Commissione che l'onorevole Spantigati possa dichiararsi soddisfatto, perchè una rapida comunicazione ferroviaria fra il Piemonte e il Gottardo è tanto nell'ordine naturale delle cose, che il Piemonte deve essere persuaso che il Governo italiano, appena gli sia possibile, soddisferà un così urgente bisogno. Ma l'onorevole proponente comprenderà che il prescrivere tassativamente che il disegno di legge sia presentato nella prossima Sessione, è per avventura una domanda eccessiva, e non si meraviglierà se la maggioranza della Commissione, pur desiderando che i voti del

Piemonte siano sollecitamente appagati, ha creduto conveniente di lasciare qualche larghezza all'azione del Governo.

E qui colgo l'occasione per rispondere all'onorevole Spantigati, che ieri diceva non dovere i genovesi reputare il Gottardo un interesse loro esclusivo, le quali parole, forse non erano, ma parevano dirette al relatore; colgo questa occasione, ripeto, per dirgli che nessuno più dei genovesi capisce che il Gottardo è un interesse di tutti gli italiani.

Genova, sostenendo, quanto al Gottardo, i propri interessi, sente di poterlo fare tranquillamente, perchè collimano cogli interessi generali del paese, intende però, e crede debito di giustizia, che tutte le provincie siano chiamate al banchetto, e non ultimo certamente il Piemonte, insieme con cui, prima che con le altre provincie italiane sostenne le lotte per il risorgimento della patria comune.

Il secondo ordine del giorno è presentato dall'onorevole Alli-Maccarani. Con quest'ordine del giorno s'invita il Governo del Re a presentare un disegno di legge per la sollecita costruzione d'una ferrovia, che congiunga, ad Empoli, la centrale toscana colle linee dell'Alta Italia.

La Commissione, quantunque sia d'avviso che la linea, di cui si tratta, specialmente nei riguardi militari (come dimostrava ieri l'onorevole Mocenni), abbia grande importanza, e desidera che sia aggiunta alla rete ferroviaria italiana, non ha creduto di accettare l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Alli-Maccarani.

La ragione è semplicissima; non bisogna domandare troppo, e forse si è già domandato. Per la ferrovia che congiungerebbe il Piemonte col Gottardo vi sono ragioni economiche d'alta importanza come nessun'altra linea può vantare, e per ciò la Commissione ha creduto di fare un'eccezione; ma quest'eccezione non si potrebbe estendere ad altre linee. Conseguentemente la Commissione, mentre raccomanda al Governo di prendere in considerazione, nei limiti del possibile, i desideri di quelle popolazioni, e ciò in conformità anche dei voti di 3008 cittadini pistoiesi, espressi in una petizione, della quale debbo dar conto alla Camera, è dolente però di non poter accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Alli-Maccarani.

Un terzo ordine del giorno fu proposto dagli onorevoli Sanguinetti, Berio, Basteris ed altri, col quale si raccomanda al Ministero di studiare in qual modo si possa migliorare il servizio della ferrovia da Savona a Torino.

L'onorevole Spantigati diceva ieri che bisogna pensare anche a Savona; ed io sono del suo stesso avviso: i porti marittimi hanno tutti il loro mer-

cato naturale, più o meno estesa, la loro sfera di azione, ed un porto marittimo non deve certamente contrastare con mezzi artificiali ad un altro dello stesso paese quel mercato che la natura gli ha assegnato: a ciascuno la sua parte di sole, anche a Spezia quando la linea di Parma la congiungerà con la valle del Po.

Vi sono i porti italiani i quali hanno un mercato internazionale; Genova nel mare Tirreno, Venezia nel mare Adriatico. Questi due porti, queste due piazze commerciali, non devono parimente rivaleggiare fra loro (sarebbe colpa), ma devono tendere di consenso ad uno scopo solo, quello di avere, nella lotta colle piazze navali dei paesi stranieri, la loro parte di commercio internazionale, e l'Italia tutta, comprendendo che si tratta di un interesse italiano e non di un piccolo interesse locale, deve concordare favorirne lo svolgimento.

Ciò non toglie però, che le piazze commerciali, le quali non hanno un obbiettivo così grande, un orizzonte così vasto, non debbano esser protette; e per conseguenza, quando si invita il Governo a studiare in qual modo si possa migliorare il servizio da Savona a Torino, pare alla vostra Giunta che si faccia cosa giusta e lodevole, e senza dubbio il Governo non avrà difficoltà di rivolgere i suoi studi su questo importante argomento.

Il quarto ordine del giorno è proposto dall'onorevole Arbib, ed è del tenore seguente:

« La Camera, confidando che il Ministero proporrà nella prossima Sessione opportuni provvedimenti per portare a 100 milioni la quota annua da stanziarsi in bilancio per le costruzioni ferroviarie, passa alla discussione degli articoli. »

La fiducia che esprime in quest'ordine del giorno l'onorevole Arbib, la vostra Giunta, onorevoli colleghi, non può nutrirla. Dico la verità, che se io potessi sperare che nel prossimo bilancio si stanziassero 100 milioni per le costruzioni ferroviarie, io me ne compiacerei immensamente; perchè l'elasticità del nostro bilancio sarebbe ben maggiore di quella che io riconosco presentemente. Ma bisogna prendere le cose come sono, e non farsi rosee illusioni; l'onorevole ministro delle finanze ci ha fatto ieri delle dichiarazioni a questo riguardo che non permettono di elevare tanto per ora le nostre speranze; e l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che è forza ricorrere ad un espediente per accelerare le costruzioni, l'espediente delle anticipazioni.

La Camera che desidera innanzitutto l'acceleramento, perchè confida che grande vantaggio ne deriverà al paese, accetta anche un espediente che forse non è il migliore; ma quando si tratti di stanziare prossimamente in bilancio una somma di 100

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

milioni per costruzioni ferroviarie, allora, dico io, l'espedito a cui ora si ricorre non serve più, e bisogna sopporre un'elasticità di bilancio, che dobbiamo confessare non trovarsi nel nostro.

Se lo stato economico del nostro paese migliorerà e migliorerà la finanza, che ne segue le fasi, allora saremo in grado di allargare, per dir così, le ali e dare un maggiore impulso alle costruzioni ferroviarie, ed è certo che lo faremo. Quando si tratta di ferrovie, il pericolo è che si corra soverchiamente. Fu detto, e fu detto a ragione, che nella società moderna la ferrovia è un elemento integrale della vita dei popoli, e che sia così lo dimostrano Parlamento e paese coll'interesse che pigliano ad ogni discussione, che abbia per oggetto le ferrovie.

Aspettiamo dunque che la finanza lo consenta e non precorriamo il tempo: questo soltanto si domanda. Per conseguenza l'onorevole Arbib (credo che non lo sperasse neppure), non si dolga se la Commissione, che pur desidera al par di lui che la nostra rete ferroviaria sia compiuta, non accetta il suo ordine del giorno.

La Commissione finalmente ha deliberato a maggioranza di proporre il seguente ordine del giorno:

« La Commissione invita il Governo a rivolgere la sua attenzione sulle condizioni finanziarie di quelle provincie, a cui riuscisse gravoso il contributo fissato dalla legge per le linee di terza categoria, ed a provvedere, qualora l'impotenza degli enti interessati sia accertata, perchè la rete nelle sue linee essenziali non resti incompleta. »

Durante la discussione diversi oratori hanno trattato questo argomento; l'onorevole Napodano, l'onorevole Di Lenna, il quale più particolarmente trattò, con particolare competenza, delle linee militari. Ormai si conosce da tutti, che vi sono degli enti morali assolutamente impossibilitati di sottostare alla spesa di contributo, specialmente per le linee di 3^a categoria.

La Commissione si è penetrata di questo stato di cose, ma non ha fatto una proposta di modificazione al disegno di legge, comprendendone i rischi, imperocchè le provincie poco volenterose potrebbero riceverne impulso a non concorrere nella spesa, e la nostra rete ferroviaria, nonchè impulso, ne avrebbe ritardo.

La Commissione dunque è stata esitante; ma poi pensando che non si tratta, dopo tutto, che di un invito al Governo a studiare ed a provvedere solo quando la impotenza degli enti interessati sia veramente accertata, reputò che non vi fosse alcun rischio a presentare, come presenta, quest'ordine del giorno, e confida che il Governo vorrà accettarlo.

Esamini il Governo quali sono questi enti; e ve ne ha più d'uno, ed il ministro dei lavori pubblici lo sa, e forse non ha neanche bisogno di portare un nuovo esame su quest'argomento. V'ha fra noi chi non conosca qualcuno di questi enti morali, a cui il contributo di due decimi è troppo gravoso? Ebbene, si esamini a fondo la questione, e quando sia veramente accertata l'impotenza, che tanto danno reca al compimento delle nostre ferrovie, allora si provveda con una legge speciale, e si ottenga in questo modo, che la rete ferroviaria italiana, nelle sue linee essenziali, non resti incompleta. Ed io, per ora, non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici il suo avviso sui vari ordini del giorno.

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Intorno al primo, che è quello dell'onorevole Spantigati, io dissi già, in risposta all'onorevole Favale, quale è l'opinamento mio sul merito della linea proposta, e sul fine previsto, a cui la costruzione di quella linea sarebbe indirizzata; salvo, ben inteso, tutto ciò che riguardi tracciato, od andamento, perchè non ho ancora cognizioni sufficienti per giudicare se quello indicato dall'onorevole Spantigati sia il più perfetto, e tale da corrispondere agli intendimenti comuni. Io mi associo a quanto ebbe a dire l'onorevole Spantigati per dimostrare la convenienza della sua proposta; nè metto punto in dubbio che sia degna della più alta considerazione; ma, in quanto ad accettare un formale ordine del giorno per la presentazione di un disegno di legge, spero che egli, discreto com'è, vorrà comprendere che sono nell'assoluta impossibilità di accettare l'invito, per la ragione che intendo escludere ogni precedente. Egli vede che, appena presentato quell'ordine del giorno, che per essere approvato avrebbe avute ragioni molto maggiori di quelle che possono avere altri relativi a tante altre linee, ne sorse subito un altro dell'onorevole Alli-Maccarani per una linea, che avrà certo la sua importanza, ma che, per me, non ha certo l'importanza di quella propugnata dall'onorevole Spantigati. Dunque *ab uno disce omnes*. Se io accettassi per una linea qualunque un ordine del giorno che invita il Governo a presentare un disegno di legge per costruirla, sono sicuro che, per un atto di giustizia distributiva, dovrei accettarne in seguito anche degli altri.

Per conseguenza, tenendo conto dell'impossibilità, in cui mi trovo di nulla ammettere in questo senso, dichiaro però all'onorevole Spantigati, che l'importanza del miglioramento delle condizioni dell'alto Piemonte rispetto all'apertura del Gottardo è tale per me, che se dovessi presentare un

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

disegno di legge per nuove costruzioni ferroviarie, la prima alla quale proporrei di provvedere sarebbe quella indicata dall'onorevole Spantigati, salvo naturalmente il tracciato e l'andamento della linea. Credo che egli potrà tenersi soddisfatto di questa mia dichiarazione, che vale per me l'impegno d'un ordine del giorno: e spero che non vorrà mettermi in condizione di dover poi fare cosa sgradita ed impossibile per altre ragioni, a tutte le proposte analoghe alla sua che venissero in seguito.

Dopo quello che ho detto all'onorevole Spantigati, l'onorevole Alli Maccarani mi dispenserà certamente dall'aggiungere altre dichiarazioni per dire che *a fortiori* non posso accettare il suo ordine del giorno. Non discuto l'importanza specialmente locale, che possa avere la linea che egli desidera; ma certamente non è tale che il Governo possa impegnarsi per questo solo a presentare un disegno di legge.

L'onorevole Arbib non chiese la presentazione di un disegno di legge, ma fece una raccomandazione. Egli può già comprendere quale sarà la mia risposta. Io non posso dire altro che quello che ha detto l'onorevole mio collega il ministro delle finanze. Ieri egli ha nuovamente dichiarato, che al di là di 60 milioni di spesa per costruzioni ferroviarie oggi come oggi non può impegnarsi d'andare.

L'onorevole Arbib chiede provvedimenti per la futura Legislatura; ma nella futura Legislatura si provvederà a seconda dello stato vero delle condizioni finanziarie. Lasci l'onorevole Arbib che il Governo, qualunque sia per essere, subordini le sue determinazioni alla floridezza di queste condizioni finanziarie, e poi riserbi le sue domande se il Governo non provvederà nel senso da lui indicato. Ora sarebbe prematuro di farlo. Lo prego quindi, se la mia preghiera può avere un qualche valore, di risparmiare al Governo il dovere di votare contro la sua proposta, e di ritirarla.

Mi pare che la maggioranza della Commissione abbia anche essa presentato un ordine del giorno, che non è stampato. Mi rincresce infinitamente di dichiarare che non posso assolutamente accettarlo, perchè mi parrebbe fare atto di pessima amministrazione. Mi permettano che io parli chiaro, perchè è materia molto delicata. Mi parrebbe inoltre di commettere un atto d'ingiustizia verso le altre provincie che non si trovassero nelle condizioni indicate in quell'ordine del giorno. La maggioranza della Commissione propone in sostanza che il Governo provveda, ad ogni modo, alla costruzione delle linee che sono iscritte nelle tabelle della legge, disgravando le provincie che non potranno pagare. Ma, o signori, quando si verificherà questo caso, ripeto

quello che dicevo testè all'onorevole Arbib, si vedrà allora che cosa si potrà fare.

Peraltro dichiaro che il Governo si impegna di studiare quali sieno le provincie che non si trovino in grado, e per quali cause, di contribuire la loro quota di spesa. L'accettazione di quell'ordine del giorno sarebbe come un eccitamento che verrebbe dalla Camera e dal Governo alle provincie, che non hanno ancora deliberato, affinchè non prendano deliberazione alcuna, sicure che, in tutti i modi, le loro linee saranno eseguite. Tutto al più, non avrebbero che a temerne un ritardo di 6 od 8 mesi. Ed è per questo che farei atto di pessima amministrazione se accettassi di fare, per conto del Governo, una dichiarazione di questa natura. Io non so se vi siano provincie le quali si trovino in condizione di non poter sopportare il decimo o i due decimi (poichè di questo si tratta) delle spese delle relative linee: finora a me non consta; consta solo che il maggior numero delle provincie non solo ha creduto di potere sostenere la propria parte di spese, ma ha fatto anticipazioni totali e parziali, ed ha aggiunto 1, 2 e fino 5 decimi alle proprie quote. Altre provincie non hanno deliberato nemmeno sulle loro quote. Ma questo non è, credo, per impotenza, ma perchè o non si trovano d'accordo nel riparto delle spese rispettive, oppure perchè una è interessata, mentre l'altra lo è meno. E, per le linee di terza categoria, accade quel che accadde per la Lecco-Colico: che la provincia maggiormente interessata non ha la linea nel proprio territorio; mentre quella che è poco interessata deve deliberare essa il proprio concorso. Ed è evidente che questa lo farà più tardi che potrà. Io quindi ripeto che, per non mettere la amministrazione in una via che sarebbe ingiusta, debbo evitare che non solo il Governo, ma anche la Camera si pronuncii in qualunque modo sopra questa questione.

Io dunque scongiuro la Commissione di non indurre la Camera a pronunziarsi in proposito. La legge dice quel che dice. In fin dei conti, quanto alla seconda categoria, non c'è niente a temere, perchè il concorso del decimo è obbligatorio; vuol dire che se qualche provincia si troverà da qui a 8 o 10 anni in debito verso lo Stato, accadrà quel che è accaduto per tanti altri concorsi: lo Stato provvederà esso; ma allora si avranno tutti gli elementi per poter giudicare, se realmente quella provincia può pagare, o se le si deve abbuonare il suo debito in tutto od in parte: noi non possiamo fin da ora prevedere quello che accadrà allora.

Resta la parte più difficile, che è quella della terza categoria; ma infine per questa terza categoria bastano i due terzi del contributo assicurato. Vuol dire

che la somma si riduce presso a poco a quella della seconda categoria, per assicurare il concorso; il resto rimane obbligatorio.

Dunque tutto quello che potrà accadere, sarà che le provincie rimangano in debito; ed allora vedremo che cosa dovrà farsi: ma il supporre fin da oggi che non pagheranno, e il volere stabilire che debba il Governo sostituirsi alle provincie, vuol dire incitarle, invitarle quasi, a non prendere alcuna deliberazione.

Per questa sola ragione io non posso accettare l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, anzi la scongiuro a non mettere nemmeno la Camera in condizione di votare una proposta, che, per me, credo contraria ai buoni interessi dell'amministrazione.

Resta la raccomandazione che fecero gli onorevoli Sanguinetti, Basteris, Favale ed altri, raccomandazione che a me pare o non abbia attinenza con questa legge o ve ne abbia pochissima; perchè in fin dei conti raccomandano al Governo di studiare la questione relativa al servizio della ferrovia da Savona a Torino.

Questa è una questione alla quale veramente io non ho nulla da opporre, ma è una cosa che si fa già, poichè è dovere dell'amministrazione di cercare di migliorare i servizi.

Pertanto piuttosto che ricevere una specie d'invito a fare una cosa quasi che non volessi farla, pregherei i miei onorevoli amici, firmatari dell'ordine del giorno, di limitarsi a prendere atto delle mie dichiarazioni, per non mettermi in condizione di votare contro un invito, che significa quasi che io non voglio occuparmi di questa questione.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Spantigati se dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

SPANTIGATI. In verità avrei desiderato che l'onorevole ministro mi avesse dato il conforto di accettare il mio ordine del giorno pur con quella modificazione che aveva la Commissione proposta; ma ieri ho detto come la proposta mia avesse pregio di verginale riservatezza; oggi voglio dar prova di angelica arrendevolezza... *(Si ride)*

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Bravo! bravo!

SPANTIGATI... verso l'onorevole ministro.

L'onorevole ministro mi ha detto che tenessi la parola sua come un ordine del giorno; mi ha dichiarato che riconosceva tanta importanza a questa linea ferroviaria da me e dai miei amici propugnata, che quando dovrà fare al Parlamento nuove proposte di costruzioni ferroviarie, a questa sopra tutte avrebbe data precedenza.

Lo piglio in parola:

So che egli è di sue promesse buon mantentore; la giustizia della causa che ho propugnato, l'utilità di questa ferrovia, che sarà fruttuosa ancora alla finanza dello Stato, mi fanno convinto che egli affretterà il giorno in cui verrà alla Camera mantentore della promessa che mi ha fatto.

Quindi prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Alli-Maccarani se mantenga o ritiri il suo ordine del giorno.

ALLI-MACCARANI. L'onorevole Spantigati ha potuto piegarsi ad un'angelica arrendevolezza, inquantochè l'onorevole ministro non accettò il suo ordine del giorno, ma lo incoraggiò di larga speranza; a me, cui si fece brillare minore la speranza, non rimane altro che una savia ritirata, cioè sottomettermi ma non dimettermi: e non mi dimetto perchè, se il ministro prenderà in esame i discorsi pronunziati in questo Parlamento a proposito della congiunzione di Empoli con le linee dell'alta Italia dall'onorevole Marselli e dall'onorevole generale Mezzacapo nel 1877 e dall'onorevole Mocenni ieri, come nel 1879, si accorgerà come la linea da me proposta sia sostenuta da ragioni di giustizia, da motivi di grande utilità commerciale e principalmente da interessi vitali di difesa nazionale. E non ne dimetto l'idea perchè sicuro della sua bontà son certo che prima o poi trionferà.

Dirò una parola anche all'onorevole ministro della guerra: rifletta egli al pericolo che un giorno gli Appennini siano presi dal nemico a rovescio, e allora si persuaderà vieppiù quanto sia militarmente opportuno quello che, sostenuto dal consenso di uomini tanto di me più autorevoli, ho sostenuto nella passata seduta.

E dico, si persuaderà vieppiù lo stesso onorevole ministro della guerra, imperocchè ha già mostrato di avere avvertito a questa opportunità, in quanto fra le linee di 4ª categoria dal suo Ministero raccomandate per interesse militare, una ve ne ha, la Lucca-Empoli, che in parte almeno soddisferebbe al concetto del mio ordine del giorno.

A questo punto ricordo che ieri avendo l'onorevole ministro paragonato se stesso al comandante di una fortezza, io mi paragonai ad una sentinella. Questo ricordo mi fa sovvenire che un tempo vi erano regolamenti militari, per i quali un soldato che fosse passato sotto le bacchette era costretto a presentarsi a ringraziare il suo capitano. Di fronte alla Commissione mi trovo nel caso di quel soldato.

Ed invero, la Commissione, per organo del suo relatore, l'onorevole amico Gagliardo, mi ha battuto dicendo di non poter accettare il mio ordine del

giorno; ma però ha dichiarato di riconoscere l'importanza della linea da me propugnata, ed ha con espresse e significanti parole raccomandato al Governo di prendere in considerazione le domande delle popolazioni che vi sono interessate.

Di ciò ringrazio l'onorevole relatore e la Commissione, nel cui nome egli ha parlato, associandomi alle sue parole. E nella speranza che l'onorevole ministro vorrà tener conto di così autorevole raccomandazione, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Domando all'onorevole Sanguinetti Adolfo, se mantenga o ritiri il suo ordine del giorno.

SANGUINETTI ADOLFO. Per me non è questione nè di sottomettermi, nè di dimettermi, ma di ritirare puramente e semplicemente l'ordine del giorno da me presentato insieme con altri colleghi; perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di tener conto della mia raccomandazione. Siccome io confido interamente nelle promesse dell'onorevole Baccarini, così prendo atto delle dichiarazioni che fece, e ritiro quel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Arbib, ella mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

ARBIB. Lo ritiro. Debbo ringraziare tanto l'onorevole relatore come l'onorevole ministro del modo con cui hanno respinto il mio ordine del giorno. Non si poteva per verità dire di no con maggior gentilezza. Solamente sarei stato doppiamente obbligato tanto all'onorevole ministro, quanto all'onorevole relatore se avessero avuto la compiacenza di dimostrarmi, che una differenza di due milioni all'anno, potesetanto compromettere la nostra condizione finanziaria, da mettere a pericolo il pareggio. Io non so come vorranno risolvere questo problema. Tutte le volte che da qualche parte si domanda una linea, non c'è caso, sia dal banco della Commissione, sia da quello dei ministri, si dice che codesta linea è importante, che codesta linea è necessaria, che bisognerà pensarci e che si troverà la maniera di provvedere. È evidente che tuttociò significa che si dovrà spendere di più. Giacchè il mio discorso non mirava ad altro che a porre in sodo una condizione di fatto, vale a dire che i 60 milioni all'anno, che si spendono attualmente, sono infinitamente minori del bisogno che l'Italia ha di aumentare le sue comunicazioni ferroviarie, e bisogna che si riproducano qui continuamente, mediante le osservazioni che si fanno al Ministero per nuove linee.

Detto questo l'onorevole ministro può essere persuaso che non sarò mai io quello che non vorrà acconsentire ad una sua preghiera, fatta con tanto garbo. L'assicuro che nel ritirare il mio ordine del giorno io sono perauasissimo che al più presto pos-

sibile egli con la autorità e la sua intelligenza penserà ad ottenere dal ministro delle finanze quello che è indispensabile, se vuole, come nessuno ne dubita, mantenere le dichiarazioni che ha fatte, e soddisfare almeno ad una parte delle domande che continuamente gli si rivolgono.

Detto questo, io ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Chiedo ora alla Commissione se persista o no nel suo ordine del giorno.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) La Commissione, tenuto conto delle osservazioni e delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, è ora unanime nel ritirare il suo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ritirati così gli ordini del giorno, passeremo alla discussione degli articoli.

« Art. 1. La linea Lecco-Colico inscritta in forza dell'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2ª) alla quarta categoria delle ferrovie complementari del regno, viene trasferita alla seconda categoria ed il riparto della complessiva quota a carico dello Stato per le linee di seconda, terza e quarta categoria di cui all'articolo 27 della legge predetta di lire 618,993,720, è stabilito come segue:

« Per le linee di seconda categoria:

« Contributo dello Stato L. 265,066,600

« Per le linee di terza categoria:

« Contributo dello Stato » 259,797,120

« Per le linee di quarta categoria:

« Contributo dello Stato » 94,130,000

« Totale . . . L. 618,993,720

Innanzi di dare facoltà di parlare all'onorevole Amabile, che è il primo iscritto, mi permetto di fare una breve avvertenza alla Camera, ed è questa: che evidentemente con l'approvazione dell'articolo 1, nel quale si stanziava la somma totale della spesa di ogni categoria, e, più ancora, con gli articoli 2, 3, 4, e 5, si verrebbe un po' a pregiudicare il diritto che hanno gli onorevoli deputati di proporre modificazioni allorquando si verrà poi ad approvare le tabelle; in quanto che, statuita la spesa del complesso d'ogni categoria, non sarebbe permesso di aggiungere alcuna nuova linea, o trasportare dall'una all'altra categoria qualcuna delle linee già iscritte. Però siccome in questi articoli 2, 3, 4 e 5 non è proprio tassativamente stabilita la spesa totale, ma c'è l'avverbio *preventivamente*, così questo avverbio lascia una certa latitudine nella spesa che possa occorrere per le varie linee, e pel complesso delle linee stesse. Quindi a me sembrerebbe che si potesse procedere all'approvazione degli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 senza punto pregiudicare il diritto di coloro che intendano di parlare sulle tabelle *a* e *b*, che sono approvate poi coll'articolo 6, o di coloro che in-

tendano proporre di accrescere gli stanziamenti per qualche linea proposta nell'una o nell'altra tabella.

Voci. Sta benissimo!

PRESIDENTE. Con quest'intelligenza, mi pare che si possa procedere oltre.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Questo perchè non si venga innanzi con qualche pregiudiziale per impedire qualsiasi discorso dopo l'approvazione di quegli articoli.

Ciò posto, do facoltà di parlare all'onorevole Amabile, il quale propone all'articolo 1 il seguente emendamento:

« Il sottoscritto, visto che le forze contributive della provincia e dei comuni interessati non potrebbero sostenere la quota di concorso in 6,600,000 lire per la linea Avellino-Fiumara d'Atella-Ponte Santa Venere, propone che la detta linea passi dalla 3ª alla 2ª categoria. »

AMABILE. Io veramente ho ben poco da dire, poichè il mio emendamento parla da sè.

D'altra parte nella discussione generale un altro deputato ha avuto modo di parlare sulla stessa questione e quindi io inutilmente intratterrei la Camera, massime poi circa l'importanza della linea nominata nel mio emendamento.

La vera questione sta in ciò che la provincia non può sopportare la quota di 6 milioni e 600,000 lire. A noi che qui parliamo di milioni ogni giorno, tale somma può sembrare una piccola cosa, ma per la provincia di Avellino essa è impossibile.

A quest'argomento non ve ne sono altri da aggiungere.

Bisogna parlar chiaro: se la provincia deve pagare 6,600,000 lire, tanto vale dire che non vogliamo questa linea.

Se la vogliamo, bisogna che l'onorevole ministro tenga conto del fatto da me esposto. Io ho ascoltato attentamente il suo discorso; prendo atto delle sue buone intenzioni, ma bisogna pure che egli prenda atto di quest'impossibilità della provincia di Avellino di pagare. Per conseguenza non posso che raccomandarmi a lui, assolutamente raccomandarmi a lui.

Ogni altra parola non potrebbe avere che uno scopo elettorale ed io rifuggo da questo scopo. Desidero solamente che l'onorevole ministro intenda bene essere la detta quota impossibile per la provincia di cui sono uno dei rappresentanti, e che se veramente vuole che la linea si faccia, deve dare favorevole ascolto alla mia preghiera. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. All'articolo 1 è pure proposto un emendamento dall'onorevole Napodano. Esso è del seguente tenore:

« Propongo che, per la sua importanza economica e militare, la linea di 3ª categoria Avellino-Ponte Santa Venere, passi alla 2ª categoria.

« Propongo subordinatamente che la predetta linea sia segnata tra le prime della categoria A, come una di quelle che, nell'interesse della difesa nazionale, occorre siano iniziate e spinte innanzi con la massima sollecitudine, perchè la nostra rete possa soddisfare alle più urgenti esigenze.

« Propongo infine che in conformità del vero interesse economico della provincia di Avellino, manifestato più volte dalla deputazione provinciale e dal Consiglio, s'indichi la detta linea col punto intermedio Avellino-Fiumara d'Atella-Ponte Santa Venere. »

L'onorevole Napodano però ha già svolto il suo emendamento nella discussione generale; quindi mi pare che sarebbe inutile aggiungere ora altre parole.

NAPODANO. Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi oratori iscritti, chiedo alla Commissione ed al ministro il loro avviso intorno a questi emendamenti.

GAGLIARDO, *relatore*. La Commissione fino da quando diede principio ai suoi lavori, ebbe per norma di non introdurre in questo disegno di legge alcuna disposizione che potesse turbarne l'economia, e ciò per non comprometterne l'approvazione. Per conseguenza, quantunque credesse di tutta giustizia e di tutta convenienza per lo Stato che certi passaggi di categoria si facessero, e che anche fosse aggiunta alle diverse categorie qualche nuova linea, tuttavia si fece uno scrupoloso dovere di astenersi da ogni aggiunta e da ogni promozione.

Citerò, per esempio, la succursale dei Giovi. La Commissione è d'avviso, come fu sostenuto dall'onorevole Meardi, che questa linea dovrebbe essere passata in 1ª categoria. Ed è evidente il perchè. È un tronco che farà parte di una linea internazionale. Ora non si capisce davvero come un tronco che fa parte d'una linea internazionale possa essere classificato in 2ª categoria. E notiamo che lo Stato guadagnerebbe dal passaggio, perchè se i calcoli che ha fatto l'onorevole Meardi non sono del tutto esatti, se sono forse un tantino esagerati, è però un fatto che gli enti morali interessati, quando non si provveda, profitteranno, con largo interesse, del capitale investito in questa linea.

Per conseguenza il passaggio in 1ª categoria non sarebbe un favore per Genova o per Alessandria, ma sarebbe un utile per lo Stato; oltre che, per mezzo del passaggio, lo Stato si risparmierebbe dei fastidi; imperocchè essendovi due tronchi paralleli, uno interamente suo e l'altro di cui dovrebbe rendere i conti agli enti interessati, la contabilità riuscirebbe

complicata, e forse non mancherebbero anche quistioni fra i cointeressati; sarebbe quindi utilissimo che questa succursale fosse passata in 1ª categoria.

Io dico questo per dimostrare come la Commissione fosse contraria ad ogni passaggio (non essendo in questa legge la sede); infatti quantunque vi fossero altre linee sulla cui convenienza di passaggio aveva una opinione decisa, pure si astenne dal provvedere. Una di queste è la Lecco-Colico. La Commissione avrebbe creduto che il passaggio in prima categoria fosse pure da farsi, e tuttavia s'impose il medesimo riserbo. Il medesimo criterio che la guidò finora continuerà a guidarla; nessun passaggio di categoria, nessuna aggiunta alle categorie può ammettere la Commissione, e conseguentemente essa dichiara di non accettare gli emendamenti degli onorevoli Napodano e Amabile.

CHIAVES. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Chiaves, vuole aspettare che si sentano le risposte del ministro?

CHIAVES. Appunto io voleva pregare l'onorevole ministro, poichè deve dare delle risposte, di volersi spiegare, a meno che non si reputi indiscretezza la mia domanda, riguardo a questo trasporto della succursale dei Giovi dalla seconda alla prima categoria.

Era mia intenzione di proporre un articolo a questo riguardo, col quale (e sarebbe stata qui la sede opportuna), col quale questa succursale passasse dalla 2ª alla 1ª categoria, ma udite le dichiarazioni del ministro fatte ieri, e quelle della Commissione di oggi ci trovo un certo ostacolo; però desidererei di udire dall'onorevole ministro se proprio egli non sia compreso dall'anomalia che vi ha nel lasciare in seconda categoria questa succursale dei Giovi, la quale non è che parte integrante ormai del tronco tra Genova e Novi, per cui venimmo a questo assurdo che una parte di questa arteria Genova-Novi apparterrà alla prima categoria, ed il resto alla seconda categoria. Questa, ripeto, è tale anomalia, la quale è impossibile che sia disconosciuta dall'onorevole ministro.

Io oserei anche sperare che l'onorevole ministro avesse il concetto di qualche modo con cui potesse essere fatta a questa succursale dei Giovi una posizione che non la accomunasse alle altre linee della seconda categoria.

Se l'onorevole ministro credesse di dare spiegazioni in proposito io gliene sarei grato, perchè veramente dacchè fissai la mia attenzione sopra questo punto, e soprattutto dopo le considerazioni fatte dall'onorevole collega Meardi nella discussione generale, compresi che sarebbe stato un po' strano che finisse questa discussione lasciando questa anomalia

nel progetto; che, il ministro ci dichiarasse che questo non può fare senza avere una qualche facoltà speciale dalla Camera.

Ebbene, io andrei più in là e gli direi: ma perchè non si potrebbe questa facoltà accordare con un articolo in questa legge?

Io quindi mi permetto di aggiungere questa preghiera all'onorevole ministro, perchè dovendo rispondere, voglia fare nel tempo stesso qualche dichiarazione a questo proposito.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dopo quello che ho detto ieri ed oggi sull'ordine del giorno che gentilmente la Commissione ha ritirato, di che la ringrazio, rispetto alla supposta impotenza della finanza provinciale a contribuire alla spesa di una od altra linea; dopo quello che ha detto l'onorevole relatore a nome della Commissione, mi par proprio inutile che io aggiunga altre parole, per dimostrare agli onorevoli Amabile e Napodano, la impossibilità di accettare un trapasso di categoria, non solo per questa ma per qualunque altra linea. Al Governo non consta affatto della impotenza di nessuna provincia, a contribuire agli oneri secondo la legge del 1879. Nessuno ha fatto reclami in questo senso. L'onorevole Amabile pare che dica: Consta a me. Non basta onorevole Amabile; se gli enti interessati non si sono mai lagnati col Governo della gravità delle loro quote (con deliberazione dei Consigli s'intende) il far sapere individualmente consiglieri comunali o provinciali, o deputati che la provincia non può pagare, non basta; questa è la cosa la più naturale del mondo; ma non è su questa che il Governo può accettare di sgravarli dalle quote, quando restano altri 9/10 delle provincie interessate, che pagano. E se constasse al Governo di questa impotenza, potrebbe da ciò anco venir fuori qualche considerazione per oppugnare la domanda, ma almeno avrebbersi gli elementi su cui giudicare. Ora, nell'assenza completa di questa domanda e dimostrazione di impotenza; nella posizione in cui mi trovo di non poter giudicare, per considerazioni intrinseche, il diritto del passaggio, e molto più perchè io non son qui per fare oggi la critica della legge del 1879, ma unicamente per affrettarne la esecuzione; chè questo è il solo scopo della legge, mi è impossibile, ripeto, di aderire alla domanda dell'onorevole Amabile e dell'onorevole Napodano, per quanto mi rincresca; perchè essi comprenderanno che è molto piacevole di poter largheggiare nelle concessioni quando non si opponga l'adempimento di uno stretto dovere.

Vengo all'onorevole Chiaves, e gli dico che ieri

mi riservai di parlare agli articoli per non ripetermi troppo sovente e per non far perdere tempo alla Camera. Io sono stato molto in forse se non avessi dovuto proporre direttamente il trapasso alla 1^a categoria della succursale dei Giovi. Imperocchè sono d'accordo e coll'onorevole Meardi e coll'onorevole Chiaves e con altri che hanno parlato in questo senso, che per verità questa succursale dei Giovi avrebbe dovuto essere costruita più dall'esercente della rete generale di quel che essere accomunata con un sistema di nuove ferrovie.

Ed è tanto vero che io sono sempre stato in quest'ordine d'idee, che nel progetto del 1878 non aveva proposto nulla per la succursale dei Giovi, come non aveva proposto nulla per lavori di finimento della rete dell'Alta Italia; perchè mi proponeva di presentare un progetto separato; perchè mi pareva che questa andasse meglio in sede separata che non in comune colla costruzione della nuova rete. E mi pareva che la succursale dei Giovi non fosse che un perfezionamento di una linea esistente, e quindi avesse dovuto essere costruita direttamente dall'esercente della rete, e in mancanza di mezzi con proposta diretta. Egli è certo che anche fosse una linea oggi perdente c'è sempre il tornaconto per l'esercente di una gran rete a non aver comproprietari, a non dover condividere gli utili possibili. È certo per me che la provincia di Genova, se non oggi, a lungo andare farebbe un buon affare, ma, a parte ciò, non è comodo, specialmente avendo due tratti paralleli, non è comodo di essere in due; perchè, non foss'altro le complicazioni amministrative sarebbero troppe.

Se non che ho dovuto finire per persuadermi che, siccome non riuscirei probabilmente a persuadere tutti in questa Camera che la proposta di trapasso alla prima categoria è proprio suggerita dal vero interesse dell'amministrazione ferroviaria, e non da considerazioni di altro genere, per non avventurarmi a stabilire neanche l'ombra del precedente, ho preferito di lasciarla come è, secondo la legge ha stabilito. Lo che non toglie che io non adopri ogni modo per levar di mezzo questo inconveniente. Lo farò anzi appena sarà possibile giudicare con esattezza il risultato di una costruzione, di cui adesso non è ancora definito l'importo, e lo farò forse sotto forma di una convenzione diretta colle provincie interessate, la quale porterò alla approvazione della Camera, considerando in essa la questione indipendente dalle categorie: sarà insomma come un contratto, che io porterò alla approvazione del Parlamento, per disinteressare completamente una provincia, che in questa strada non ci deve entrare, perchè è assolutamente fatta nell'interesse dell'am-

ministrazione. Ma oggi credo che potrebbe avere qualche inconveniente, e almeno bisognerebbe perdere un lungo tempo a dimostrare in concreto che proprio è così, e che se si spendono per la ferrovia in parola 2 milioni e 500 mila lire in più pel trapasso alla prima, lo Stato ne guadagnerà di più.

Spero dunque che dopo queste spiegazioni l'onorevole Chiaves non insisterà.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

CHIAVES. Non posso insistere per la presentazione di un articolo di legge a questo proposito. Veramente non credo come si possa immaginare altro tratto di linea, per la quale potesse venirsi a domandare che fosse messa in 1^a categoria, adducendo gli stessi motivi, che l'onorevole ministro ha addotti, e che tutti debbono riconoscere, per la succursale dei Giovi; ma ad ogni modo io prendo atto delle sue dichiarazioni e non dico altro.

PAITA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paita.

PAITA. Ho chiesto di parlare per fare due osservazioni a questo riguardo. L'onorevole relatore ha detto che per le ferrovie di 3^a categoria non si debbano fare trasposizioni, perchè altrimenti si verrebbe ad infirmare l'economia della legge; io credo che ciò non avvenga per le ferrovie di 4^a categoria non specificate nella legge, ma che sono comprese in blocco nei 1500 chilometri, che il Governo ha l'obbligo di costruire a norma della legge, articolo 10.

Ora io domando: se alcune di queste ferrovie per la loro importanza, pel loro carattere e pel loro interesse generale dovessero appartenere alla 2^a e 3^a categoria, non sarebbe interesse per lo Stato che fossero costrutte, non come strade ferrate di 4^a categoria, e così da un consorzio di comuni e di provincie, o per esso forse da una società bancaria di speculatori, ma venissero invece costruite direttamente dallo Stato, ed appartenessero non ai comuni, alle provincie o alle società concessionarie, ma allo Stato stesso? Ed infatti la linea Lecco-Collico, si disse l'altro giorno, è una strada di grande importanza, e noi dobbiamo levarla dalla 4^a categoria e portarla alla 2^a, non solo per un atto di giustizia, ma anche per la sua importanza. (No! no!)

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ho detto il rovescio.

Una voce. Era di necessità.

PRESIDENTE. La prego, onorevole Paita, continui.

PAITA. In qualunque modo, una strada che viene messa in 4^a categoria e quindi in gran parte a carico dei comuni e delle provincie, e che a questi

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

vengono concessi la costruzione e l'esercizio quando pei suoi caratteri e per la sua importanza dovrebbe invece appartenere alla 3ª od alla 2ª categoria, conviene che sia fatta dallo Stato anzichè da un consorzio di comuni e di provincie.

Per esempio, vengo a parlare della ferrovia Parma-Suzzara. Essa è stata decretata sotto l'impero della legge del 29 luglio 1879 come di quarta categoria. Il tratto da Parma a Suzzara è unito alla linea che parte da Spezia e va a Parma, da Parma a Suzzara, da Suzzara a Mantova, a Verona; fa parte dunque di una grande linea, che mette in comunicazione il mar Tirreno con la valle mediana del Po, col Brennero e la piazza militare di Spezia e colle piazze militari del quadrilatero e del Veneto. Ora, questo tratto di strada Parma-Suzzara converrebbe che venisse fatto dallo Stato, come viene fatta quella da Parma a Spezia, e che fosse costrutta col sistema ordinario, con lo stesso tipo di quest'ultima.

Quindi io vorrei che a questo riguardo, quando si trattasse di linee di quarta categoria, che possono avere importanza e caratteri tali da appartenere alla terza, od alla seconda, vi venissero senza altro comprese, e fossero perciò costruite dallo Stato e rimanessero proprietà dello Stato medesimo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Risponderò poche parole all'onorevole Paita. Innanzi tutto ripeterò che io non ho proposto il trapasso della linea Lecco-Colico per considerazioni di giustizia o di ingiustizia, di riguardi o non; e l'ho dichiarato chiaramente. Se la linea Lecco-Colico, qualunque sia il modo con cui la giudico sotto l'aspetto della sua importanza, non avesse avuto un'affermazione ed una precedenza nella legge del 1879, non me ne sarei occupato, avrei lasciato che si domandasse il trapasso che si voleva, salvo a combatterlo in occasione di questa legge.

Quando si dovrà parlare di nuovi lavori, sarà un altro caso. Ripeto quello che ho detto nella relazione ed in quest'Aula ieri, che la sola ed unica ragione, per la quale il Governo deve proporre il trapasso della linea Lecco-Colico in seconda categoria, si è che l'articolo 10 della legge del 1879 stabilisce che la Lecco-Colico debba avere la precedenza su tutte le linee contemplate nell'articolo, che è relativo alla 4ª categoria, e nel primo, nel secondo e nel terzo bilancio è stata approvata l'iscrizione di varie somme che danno insieme da 800 a 900 mila lire. Nell'atto pratico per la disposizione della legge del 1879 che stabilisce non potersi in-

traprendere la costruzione di queste ferrovie se non quando i due terzi degl'interessati abbiano deliberato di concorrervi per un terzo, l'adempimento dell'articolo 10 non si può verificare.

Questa è l'unica ragione per la quale si è presentato oggi al Parlamento una proposta, colla quale gli si dice: voi avete formulato una prescrizione che non è eseguibile; se la volete eseguire, è d'uopo considerare la Lecco-Colico, come è naturalmente; è d'uopo considerarla come la continuazione della Colico-Sondrio e della Colico-Chiavenna.

Se avete l'opportunità di farla (e qui permettemi di attribuirmene un poco il merito) egli è perchè fortunatamente costa meno di quel che si era previsto. Questa costruzione era stata valutata in 14 milioni.

Il calcolo era certamente esatto come era esatto per le altre linee; ma avendo io fatto eseguire il progetto col sistema economico, avendo fatto economie di spese che io non riputava necessarie, invece di 14 milioni ne costerà soltanto otto. Così, anche considerata la spesa, si può fare questo trapasso senza sacrificio.

Dunque non facciamo confusione sull'ordine delle proposte ministeriali. Io rappresento alla Camera che, per la Lecco-Colico, non ci sono che due mezzi: o dar modo al Governo di eseguirla, oppure cancellarla dalla legge nella quale ha un diritto di precedenza. Se non fosse stato per queste considerazioni, io, per quanto creda che non sia stato opportuno di disgiungere la Lecco-Colico dalla Colico-Chiavenna e dalla Colico-Sondrio, nella legge del 1879, non avrei proposto nulla. Io intendo bene di escludere che da ciò possa dedursi qualsiasi precedente.

L'onorevole Paita dice: Va bene per tutte le linee nuove; ma per quelle di quarta categoria, mi pare che si possa ammettere che si chieda di passarle alla terza. Ma, dica un po' l'onorevole Paita, che cosa vuol dire questa quarta categoria? La quarta categoria comprende tutte le linee. La legge stabilisce che il Governo ha facoltà di costruire 1530 chilometri. Quali sono le linee di quarta categoria? Tutte quelle che sono chieste, salvo che abbiano il carattere di pubblica utilità.

Dunque quando egli dice che si può chiedere che quelle di 4ª passino alla 3ª, vuol dire che questo passaggio si può chiedere per tutte, anche per la Adriaco-Tiberina che è lunga 380 chilometri, che costa 300 milioni e che ha importanza molto al di là della 4ª categoria. Vengo al caso speciale. L'onorevole Paita dice: « La Parma-Suzzara è la continuazione della Parma-Spezia; e voi avete messo in 1ª categoria la Parma-Spezia e la Parma-Suzzara »

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

in 4^a. Non c'è corrispondenza. » Ma io, ripeto, non discuto, oggi, il merito della cosa; però, se l'onorevole Paita si fosse trovato presente, nel 1879, quando si fece la discussione saprebbe che fu sostenuta la importanza della linea Parma-Suzzara per le considerazioni a cui allude egli stesso; ma la legge ha stabilito che non possa essere che di 4^a rispetto agli oneri dello Stato. Ed è già stata data la concessione alle provincie...

PAITA. No.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come no, se l'ho data io!

È stata data la concessione alle provincie interessate, per la 4^a categoria a scartamento ridotto, perchè così hanno chiesto; prontissimo sempre il Governo a dare il concorso della 4^a categoria anche a scartamento ordinario, purchè si mettano di accordo per farlo. Ma sarebbe curioso che, dopo che è stata data la concessione alla provincia, che è contenta, che ha trovato maniera di eseguirla, si venisse ancora a discutere di cambiarla di categoria.

Per tal modo distruggiamo la legge del 1879 e faremo più presto, perchè se dovessimo discutere non solo le nuove linee, ma anche quelle che sono già in costruzione non la finiremmo più.

Per queste considerazioni adunque è impossibile fermarsi sopra quest'ordine di idee.

PRESIDENTE. L'onorevole Paita ha facoltà di parlare.

PAITA. In quanto alla ferrovia Parma-Suzzara, io sono contento delle dichiarazioni che ha fatte l'onorevole ministro, cioè che la linea sia stata concessa per essere eseguita a scartamento ridotto, ma che potrà tuttavia essere fatta a sistema ordinario ed a tale scopo il Governo concorrerà con somme maggiori, quando le provincie anch'esse delibereranno un maggiore concorso. In questo caso naturalmente questa linea raggiungerà quell'importanza che deve avere; perciò io pregherei che fosse fatta col medesimo tipo della Parma-Spezia.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Amabile se, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, egli mantenga o ritiri il suo emendamento.

AMABILE. Io vorrei dire dapprima che sono rimasto meravigliato di ciò che ha detto l'onorevole ministro, di non aver ricevuto cioè nessun voto dalla provincia e nessuna dichiarazione circa la impossibilità di pagare la quota di concorso. Egli mi ha addebitato di aver voluto, per una mia opinione personale, dichiarare la provincia nell'impossibilità di pagare; ma io ho qui una copia del voto della deputazione provinciale, e debbo concludere che l'onorevole ministro non l'abbia letto. Intendo che

nella confusione delle cose, non sia caduto sotto i suoi occhi; ma posso presentargliene la copia seduta stante.

Ora, anzichè veder respingere il mio emendamento, io preferisco di ritirarlo; solamente voglio pregare l'onorevole ministro, che, dovendo proporre qualche altra legge per un provvedimento analogo, e so che deve proporla per la linea dei Giovi, voglia ricordarsi anche di questa linea Avellino-Fiumara d'Atella-Ponte Santa Venere, tenendo presente il voto della deputazione provinciale di Avellino.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Amabile ritira il suo emendamento.

Onorevole Napodano, io debbo avvertirla che l'ultima parte del suo emendamento non riguarda quest'articolo, ma la tabella B dove ella vuole che s'indichino i punti Avellino, Fiumara d'Atella, Ponte Santa Venere.

Perciò l'ultima parte la mettiamo da parte.

NAPODANO. Sta benissimo. È quello che voleva dire anch'io.

PRESIDENTE. Ora, dopo le dichiarazioni del ministro, mantiene o ritira le altre parti del suo emendamento?

NAPODANO. Dopo le dichiarazioni del ministro, ritiro anche le altre parti del mio emendamento.

PRESIDENTE. Dunque verremo ai voti sull'articolo 1 che metto a partito nel testo che ho letto.

(È approvato.)

Art. 2.

Il montare dei lavori per le linee di 2^a categoria in lire 265,066,600 corrisponderà presuntivamente per gli anni dal 1880 a tutto il 1897 alle seguenti somme:

Esercizio 1880	L.	5,720,200
Id. 1881	»	6,193,400
Id. 1882	»	7,037,900
Id. 1883	»	17,432,000
Id. 1884	»	17,600,900
Id. 1885	»	19,200,900
Id. 1886	»	19,882,400
Id. 1887	»	21,482,400
Id. 1888	»	19,382,400
Id. 1889	»	19,107,700
Id. 1890	»	19,132,900
Id. 1891	»	19,296,700
Id. 1892	»	14,834,600
Id. 1893	»	13,334,700
Id. 1894	»	13,138,100
Id. 1895	»	11,529,800
Id. 1896	»	11,229,800
Id. 1897	»	9,529,800
Totale		L. 265,066,600

LEGISL. XIV — I^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

Avverto essere incorso in questo articolo e nei successivi un errore di stampa. Là dove è detto: « esercizio 1880, 1881, ecc. » si deve dire: « anno 1880, 1881, ecc. » Così negli articoli 3, 4 e 5.

Quest'avvertenza fatta una volta serve per tutte.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) Sta bene.

PRESIDENTE. Ora sull'articolo 2 ha chiesto di parlare l'onorevole De Rolland, ma non so se egli intenda di parlare su questo articolo, oppure su qualche linea.

DE ROLLAND. Era per fare una raccomandazione all'onorevole ministro al riguardo di una linea.

PRESIDENTE. Allora parlerà sull'articolo 6, dove avverrà la grande discussione. (*Si ride*)

DE ROLLAND. Sta bene.

PRESIDENTE. Dunque, nessuno chiedendo di parlare, e non essendovi oratori iscritti, pongo ai voti l'articolo 2 di cui ho già dato lettura.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) Senza le cifre.

PRESIDENTE. Onorevole Cavalletto, io ho già dichiarato che in questi articoli essendovi l'avverbio *presuntivamente*, ciò significa di per sè che le cifre non sono invariabili.

CAVALLETTO. Va bene.

PRESIDENTE. Quindi essendo votate le cifre con quel *presuntivamente*, non potranno essere adottate come argomento per opporsi a tutte le proposte che potessero farsi per variazioni da una all'altra categoria, o per iscrizioni di nuove linee in una data categoria.

Questo ho già dichiarato fin da principio, forse ella non avrà inteso.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) Amante del positivo, avrei desiderato che le cifre fossero positive. Si vuole il presuntivo, ed io l'accetto.

PRESIDENTE. È scritto negli articoli che sono formulati; non sono io che l'ho scritto.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiedo di parlare.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io tengo a fare una dichiarazione a questo riguardo; del resto siamo completamente d'accordo colla Commissione, e non ho a fare osservazioni a quello che dice il presidente della Commissione stessa.

Il progetto di legge poteva nella sostanza comporsi dell'articolo 1, poi saltare gli altri quattro che seguono, e andare all'articolo 6. L'articolo 1 stabilisce qual è la spesa complessiva corrispondente sempre a quella del 1879, non ostante la variazione avvenuta nella 2^a categoria per la Lecco-Colico.

Gli altri tre articoli non fanno mutazioni di bilancio, e non portano dinanzi alla Camera che la ripartizione, che corrisponde alla presunzione fatta dall'amministrazione, dato che si verifichi, secondo essa suppone, la condizione dell'anticipazione dei lavori.

Mi si chiederà, perchè dal momento che la nuova ripartizione non turba il bilancio e non lo modifica, si deve mutare la legge? Io ho tenuto, signori, a dare a ciascuno di voi la garanzia per legge che la ripartizione per linee sarà approssimativamente seguita. Se non avessi messo la ripartizione nella legge il Governo sarebbe armato della facoltà di spendere la somma stanziata collo anticipare i lavori, ma si sarebbe sempre potuto credere che la facoltà fosse troppo larga lasciando che versasse quasi tutto il ricavato addosso ad alcune linee piuttostochè su tutte.

Perciò il 6° articolo stabilisce, salvo la facoltà data per fare eseguire i lavori, presso a poco quale sarà l'ordine dei lavori che sarà seguito per ciascuna linea.

PRESIDENTE. Del resto io mi permetto di aggiungere che le osservazioni fatte dall'onorevole presidente della Commissione, sarebbero state più opportune prima della votazione dell'articolo 1, perchè su questo sono già precisate le cifre che poi si suddividono negli articoli successivi.

Feci quindi la mia avvertenza all'articolo 1, e ciò per tutelare i diritti di tutti, e per non vedere poi oppugnare la votazione degli articoli anteriori con una questione pregiudiziale.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) Va bene: siamo intesi.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare pongo ai voti l'articolo 2 così come l'ho letto e con il solo emendamento della parola *esercizio*, la quale deve essere cambiata in *anno*.

(È approvato.)

Art. 3.

Per le linee di 3^a categoria la somma complessiva dei lavori, come sopra segnata in lire 259,797,120 è ripartita presuntivamente negli anni dal 1880 a tutto il 1900 come in appresso:

Anno	1880	L.	3,156,092
Id.	1881	»	3,417,200
Id.	1882	»	3,883,200
Id.	1883	»	15,100,700
Id.	1884	»	15,893,900
Id.	1885	»	16,193,900
Id.	1886	»	18,149,200
Id.	1887	»	18,849,200

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

Anno	1888	L.	19,149,200
Id.	1889	»	18,973,500
Id.	1890	»	17,497,900
Id.	1891	»	17,405,600
Id.	1892	»	16,688,700
Id.	1893	»	13,385,500
Id.	1894	»	11,673,600
Id.	1895	»	9,396,900
Id.	1896	»	9,196,900
Id.	1897	»	8,596,900
Id.	1898	»	7,712,700
Id.	1899	»	7,712,700
Id.	1900	»	7,763,628

Totale. . . L. 259,797,120

(È approvato.)

Art. 4.

La restante somma dei lavori in lire 94,130,000 come sopra attribuita alle linee di 4^a categoria è presuntivamente ripartita per gli anni dal 1880 a tutto il 1900 come segue:

Anno	1880	L.	1,283,141
Id.	1881	»	1,389,400
Id.	1882	»	1,578,900
Id.	1883	»	1,637,300
Id.	1884	»	1,705,200
Id.	1885	»	1,705,200
Id.	1886	»	1,768,400
Id.	1887	»	1,768,400
Id.	1888	»	1,768,400
Id.	1889	»	1,818,800
Id.	1890	»	1,869,200
Id.	1891	»	2,197,700
Id.	1892	»	3,776,700
Id.	1893	»	5,279,800
Id.	1894	»	6,088,300
Id.	1895	»	7,073,300
Id.	1896	»	7,073,300
Id.	1897	»	7,073,300
Id.	1898	»	12,187,300
Id.	1899	»	12,187,300
Id.	1900	»	12,870,659

Totale. . . L. 94,130,000

BONGHI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ella, onorevole Bonghi, intende di parlare sopra una linea? Perchè in questo caso la pregherei d'aver pazienza. Ne parleremo poi. Ho pure pregato altri a pazientare.

BONGHI. Ho studiato questa legge nell'intervallo di tempo che è trascorso dopo le domande di iscrizione, in un articolo delle tabelle, fatte al presidente, e avendo quindi esaminato quest'articolo 4 ho visto

che la questione, della quale volevo appunto parlare, al ministro, si riattacca con l'articolo medesimo e sarà meglio trattata qui: del resto ho poche cose da dire, e credo più opportuno dirle qui.

PRESIDENTE. Ebbene: allora le do facoltà di parlare.

BONGHI. Se non erro, e potrò facilmente errare, la condizione della 4^a categoria è peggiorata nella presente legge rispetto alla legge anteriore. Il fondo delle linee di 4^a categoria è diminuito di 11 milioni. *(Interruzioni)*

Mi dicono che ciò succede perchè questi 11 milioni sono stati trasportati in altra categoria. Può essere; e non v'insisto. Tutti ricordano la condizione della quarta categoria, le vicende che subì nella discussione della legge, a cui la legge attuale porta delle modificazioni; ed io posso molto semplicemente narrare queste vicende appunto nel presentare al ministro alcune osservazioni sulla ferrovia rispetto alla quale gli domando ora qualche dichiarazione.

L'onorevole ministro si ricorda come in quella discussione fu molto dibattuto se la linea Feltre, Treviso, Belluno, dovesse o no essere preferita alla linea Conegliano, Vittorio, Belluno, e come fossero proposti parecchi emendamenti alla legge, a fine che questa seconda linea fosse inserita o insieme colla prima, e invece di essa.

Io proporrei che fossero lasciate tutte e due, come si era fatto per le due linee Reggio-Eboli.

Che cosa succedette? Io proposi dapprima che la doppia linea fosse iscritta in prima categoria.

Il ministro dei lavori pubblici, il presidente del Consiglio ed il relatore della Commissione si opposero a questa proposta; allora io proposi che fossero iscritte in seconda; ma questa iscrizione che fu ammessa per la linea Belluno-Feltre-Treviso, trovò la stessa opposizione per l'altra; sicchè neanche questo le fu concesso.

Ed allora ci restringemmo a proporlo per la 3^a categoria. E quando fummo alla 3^a categoria, il relatore Grimaldi disse magnifiche parole, disse che la Commissione si era « occupata con speciale considerazione di questa linea, che veramente lo merita », ed aggiunse (mi permetto di riferire alla Camera il giudizio della Commissione, perchè il ministro nel rispondermi l'abbia bene sott'occhio): « Nella legge del 1873 relativa alle linee venete, fra le altre venne annoverata anche quella di Vittorio-Conegliano, linea che è stata fatta a spese del comune di Vittorio. È questa certamente una considerazione degna d'esser tenuta presente. Ora questa linea Conegliano-Vittorio si vuole prolungata sino a Belluno; e forse nella mente dei rappresentanti del comune

di Vittorio, i quali si sottoposero a questo sacrificio, c'era questo in veduta di congiungersi a Belluno.

« Ora, o signori, le condizioni attuali del progetto che vi sono state ripetutamente svolte, impediscono di collocare quella linea in 3ª categoria; ma è veramente il caso, che il Governo debba averla in considerazione nella 4ª, e prendere impegno (e per parte mia lo prenderei volentieri, se mi trovassi nel caso di poterlo eseguire), di collocarvela con qualche favore di precedenza.

« Sono spiacente di non poterlo accettare per la 3ª, chè le condizioni attuali assolutamente lo impediscono. »

Ed il ministro dei lavori pubblici confermò le parole del relatore, e disse che tra le linee che avrebbero dovuto essere iscritte in 4ª categoria, una di quelle che avevano maggiori titoli per esservi iscritta con precedenza, era appunto quella da Vittorio a Belluno e da Conegliano a Vittorio.

Se non che quando arrivò il momento di ottenere appunto e dal relatore della legge e dal ministro la iscrizione della linea in 4ª categoria, la tabella di quarta categoria scomparve e si rimase con un branco di mosche in mano, dimodochè questa linea, la quale era stata dichiarata di così grande importanza, dopo un continuo retrocedere rimase in aria, perchè la quarta categoria si dileguò in una nuova ed improvvisa proposta del Ministero come ve ne furono tante.

Ora ecco quello che io domando all'onorevole ministro. La disposizione che egli ha presentato con questa legge all'articolo 4 rispetto alle linee di quarta categoria è tutt'altro che soddisfacente per codeste linee, le quali infine non si possono definire se non soltanto come linee che non hanno avuto la fortuna di essere iscritte nella terza, benchè una buona parte di esse abbia tanta ragione di esservi quanto quelle che ci sono. Essendo così, io domando all'onorevole ministro: ha egli intenzione di proporre nella nuova Legislatura qualche mezzo migliore, qualche mezzo più efficace per risolvere il problema delle linee di 4ª categoria, di quelle a cui si ferma in quest'articolo 4? Quando egli si proponga ciò, è disposto a dirigere la sua attenzione alla linea Vittorio-Belluno; la crede egli così degna di considerazione come la credettero il relatore della Commissione precedente ed il suo predecessore?

Le mie domande adunque sono due, una generale rispetto alle linee di 4ª categoria, e sopra questa domanda fo osservare all'onorevole ministro che il problema non è per nulla risoluto, nè avanzato col'articolo 4.

L'altra è questione particolare, cioè domando

al ministro se egli pone la linea Vittorio-Belluno in quel grado in cui era posta dal suo predecessore e dal relatore della Commissione. Se egli pensa così io avrei ragione di sperare, e gli abitanti di Vittorio e di quella parte del Cadore avrebbero ragione di sperare che egli proponesse quella più adeguata risoluzione del problema della 4ª categoria che crederà opportuna, e volesse altresì provvedere per una soluzione speciale del problema della linea di cui ho parlato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Piccoli.

PICCOLI. Io devo dire due parole per una linea per la quale vi è una petizione, a cui si riferisce anche un allegato presentato dall'onorevole ministro della guerra.

PRESIDENTE. Di che categoria?

PICCOLI. Di 4ª.

PRESIDENTE. Come quella dell'onorevole Bonghi.

PICCOLI. Devo dir tanto poco...

PRESIDENTE. Allora inviterò tutti quelli che intendano parlare di linee di quarta categoria a farlo ora. Proseguia onorevole Piccoli.

PICCOLI. Fino dalla discussione del 1879 due nostri onorevoli colleghi, gli onorevoli Cavalletto e Saint-Bon, svilupparono le ragioni per le quali credevano che questa linea, avesse non soltanto importanza commerciale ma militare; la linea cioè da Padova-Campo San Piero-Castelfranco-Montebelluna, la quale mette in comunicazione il basso Veneto e l'Italia centrale con la valle del Piave, con la valle del Cadore, e attraversa distretti di una importanza assai rilevante.

Io certo non ripeterò le ragioni dette allora da uomini tanto competenti, solo dirò che l'onorevole Depretis in quella occasione ebbe a dichiarare, che questa linea meritava di esser presa in considerazione, perchè era una linea assai buona e di molta importanza.

Il costo non è grave, perchè credo sia valutata circa due milioni e mezzo per una lunghezza di 27 chilometri.

Ora il Consiglio provinciale di Padova faceva istanza perchè questa linea fosse passata alla 2ª categoria o almeno alla 3ª. Questa domanda cade sotto la sentenza comune a tutte, ed io certo non avrei chiesto di parlare se dalla relazione non avessi osservato, che il ministro, nell'allegato 2º, dove propone le linee ferroviarie, necessarie ed urgenti, parla anche di una linea Cittadella-Montebelluna-Ponte di Piave. La linea proposta dal ministro della guerra, coincide, in una parte non piccola, con la linea di cui parla la petizione del Consiglio provinciale di Padova; ed io credo che anzi il tracciato proposto

dalla provincia di Padova corrisponda meglio agli interessi militari; perchè se la diramazione da Cittadella giova alle provenienze da Verona, la diramazione da Castelfranco giova alle provenienze da Bologna, le quali ambedue si devono avere in mira.

Non essendo presente l'onorevole ministro della guerra io non discuterò questo punto; solamente mi preme di notare il fatto che il ministro della guerra crede necessaria una comunicazione tra un punto della linea Cittadella-Treviso e la valle della Piave. Ed è questo già un fatto nuovo che milita a favore della domanda del Consiglio provinciale di Padova.

Ma siccome l'onorevole ministro della guerra dichiara che in questa parte non ha finito i suoi studi, così a me non resta ora che prender atto di questa dichiarazione del ministro della guerra e sperare che esso, completando i suoi studi, possa trovarsi perfettamente d'accordo colla provincia di Padova.

Intanto io non dubito che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accoglierà benevolmente tutte le proposte che gli verranno fatte dai corpi morali interessati. E poichè ho facoltà di parlare mi permetto anche di raccomandare vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici la linea Udine-Palmanova-Portogruaro di cui ha domandata la costruzione la provincia di Udine; linea molto importante sotto ogni riguardo, che quelle popolazioni desiderano vivamente di veder compiuta al più presto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Dopo le ripetute dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e quelle testè fatte dalla onorevole Commissione, io era tentato di rinunciare a parlare; ma siccome molte centinaia di cittadini del circondario di Piedimonte di Alife hanno creduto, nell'assenza giustificata dell'egregio mio amico e collega, onorevole Gaetani, di rivolgersi a me per esporre talune gravi ragioni che militano a favor loro per la ferrovia Alifana, così io adempio a questo incarico, anche con poca speranza di riuscire.

La legge del 1879 colloca questa ferrovia in quarta categoria. Allora il Consiglio provinciale di Caserta formulò questo voto: « Il Consiglio rivolge al Governo una calda preghiera, perchè nel formare l'elenco delle strade ferrate di quarta categoria, ecc., tenga ragione dell'importanza della linea Alifana di Teleso-Piedimonte-Caianello, e dell'altra Formia-Cassino, ed assegnando loro un posto a questa preferenza fece dimenticare la meno che favorevole impressione ingenerata al diniego opposto di ammetterle in terza categoria, come avrebbero meritato.

Anche recentemente con petizioni rivolte al Par-

lamento la Giunta di Piedimonte d'Alife, quella di Alife, quella di Sant'Angelo di Prata Sannita, e quella di Ailano, hanno chiesto una rettifica di categoria. La ragione per la quale chiedono che questa linea sia passata dalla 4^a alla 3^a categoria indipendentemente dalla sua importanza pei grandi interessi sociali ed economici di quella contrada, consiste in questo: le linee di 4^a categoria debbono farsi col concorso delle provincie interessate.

Ora si verifica un inconveniente che può dirsi non speciale per la ferrovia Alifana, ma che per essa è già dimostrato. Gli altri enti interessati che hanno trovato modo di soddisfare ai loro bisogni speciali, si rifiutano assolutamente al concorso. Le due provincie di Benevento e di Molise, le quali hanno potuto avere delle linee ferroviarie, ora si rifiutano al concorso della ferrovia Alifana; e quindi i disgraziati comuni interessati domandano una cosa semplicissima, che cioè questa ferrovia sia passata dalla 4^a alla 3^a categoria, o pure che il concorso sia dichiarato obbligatorio; diversamente, non per colpa loro ma per colpa altrui, sarebbero condannati a vedere deluse le loro giuste aspirazioni.

Ripeto che dopo le esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro, cioè, che egli non intende turbare l'economia della legge, con passaggi di categoria, ho poca speranza di vedere accettate le ragioni dei petenti; ma credo di non chiedere troppo raccomandando all'onorevole ministro di esaminare questa quistione speciale; e vista l'impossibilità di costituire il consorzio, visto che le due provincie interessate, avendo avuto modo di ottenere le ferrovie, non trovano più nel loro interesse di concorrere per la ferrovia Alifana, provvedere diversamente affinchè sia data esecuzione alla legge.

Non dico di più per non togliere tempo alla Camera, ed anche perchè credo che in questo momento sarebbe impossibile di fare accettare al ministro, alla Commissione ed alla Camera il passaggio dalla quarta alla terza categoria della linea Alifana.

Mi aspetto dall'onorevole ministro una risposta che valga a calmare le giuste inquietudini di tutta quella benemerita cittadinanza.

PRESIDENTE. Ora, essendosi invertito, a quel che mi pare, l'ordine di questa discussione, io chiedo se non vi sia più chi intenda discorrere per fare iscrivere in altra categoria linee iscritte nella quarta affinchè tale questione possa esaurirsi, e che non si ripresenti poi più tardi.

Nessun altro chiedendo di parlare, do ora facoltà di parlare all'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Innanzitutto ringrazio gli onorevoli Nicotera, Bonghi e Piccoli, i quali hanno presa la parola su quest'argomento, di

non avere fatta una proposta formale, perchè essi stessi vedono l'importanza delle considerazioni, che rendono impossibile di accettare trapassi di categoria, in sede di questo disegno di legge, senza comprometterlo in modo assoluto. Ciascuno dei tre oratori ha parlato sul merito intrinseco, e sulle condizioni in cui si trovano le linee da essi propugnate, e l'onorevole Nicotera specialmente sulle difficoltà pratiche di soddisfare le intenzioni di una parte degli'interessati alle linee medesime.

A questo riguardo è bene che la Camera sappia quale è lo stato di adempimento della legge rispetto alle linee di quarta categoria.

Io dichiaro che la disposizione della legge del 1879 relativa alla quarta categoria, rimasta conforme a quella che nel 1878 era proposta per la terza e la quarta categoria, è stata la più vitale per la esecuzione della legge. Difatti il Governo aveva la facoltà di concedere alle provincie per decreto reale, o mediante una legge anche all'industria privata, le linee di quarta categoria fino alla concorrenza di 1530 chilometri: a quest'ora sono già conceduti più di 700 chilometri alle provincie e all'industria privata. Altri 200 e più, e forse 300 sono quelli per cui s'è presa iscrizione per la costruzione diretta col concorso dello Stato e col concorso degli enti interessati.

Le domande che sono in istruttoria coprono quasi per intero i 1530 chilometri. Di modo che la difficoltà per l'amministrazione è quella oramai di trovarsi innanzi a domande ch'essa è impotente a soddisfare. Da questa brevissima esposizione risulta che per la quarta categoria era proprio il caso di nulla proporre, perchè dovendo limitarsi a 1530 chilometri, bisognerà porre un argine alle domande anzichè cercare mezzo di favorirle. Questo in linea generale.

La difficoltà alla quale ha accennato l'onorevole Nicotera, è reale, ma non dipende dalla volontà del Governo; dipende dalla legge, la quale non solo per la quarta, ma anche per la terza categoria ha stabilito che, finchè due terzi degli interessati non hanno deliberato di voler concorrere alla spesa, non si possa intraprendere la costruzione. È questo un incaglio serio anche per alcune linee della terza categoria, che a quest'ora sarebbero attivate, ma non si possono costruire per difetto di qualche provincia interessata.

V'è un caso della quale credo siasi già parlato. La linea Sant'Arcangelo-Fabriano per Urbino è una linea di grandissima importanza economicamente e finanziariamente parlando. Ebbene la provincia maggiormente interessata, la provincia in cui è maggiore il percorso della linea, ha votato la sua parte

di sussidio ch'è gravissima in sè, ma d'altra parte si trova in una curiosa posizione.

La linea tocca alle due estremità per brevissimi tratti il territorio di altre due provincie che non hanno interesse eguale a che si faccia questa linea, perchè verrà a turbare gl'interessi loro che sono già serviti dalla linea litoranea. Quindi ci troveremo a questo punto che la linea non potrebbe essere eseguita non per mancanza di mezzi, come accennava qualcuno, ma perchè si trovano in conflitto le varie tendenze. Ostacoli consimili ci sono per la Alifana; ed io sono di avviso che verrà presto il giorno in cui il Governo proporrà un provvedimento per levare di mezzo gli ostacoli.

Quando specialmente si tratta di linee di interesse locale e la maggior parte degli interessati vogliono costruirle, quando anche non siano proprio i due terzi, mi pare che si debba provvedere. Ad ogni modo, quanto alla ferrovia Alifana, do all'onorevole Nicotera la sola promessa che posso dare, sicuro di mantenerla: mi impegnerò, per quanto dipende dalla azione governativa, di far togliere di mezzo le difficoltà che si oppongono. Perchè, quando si tratta di provincie, mi parrebbe una vera durezza lasciare tutto a carico dei comuni, rifiutando un piccolo concorso (piccolo relativamente); specie perchè i comuni non arrivano mai, da sè soli, a far nulla. Una delle difficoltà in queste questioni è che le provincie si disinteressano e subentrano i consorzi dei comuni, i quali più difficilmente riescono a mettere insieme le quote necessarie. Uno di questi casi, ad esempio, è quello della Viterbo-Roma; una linea di cui si è parlato nel 1879. Ebbene, siamo già sul limite delle ultime 100,000 lire; ma, perchè manca la deliberazione di una provincia e di un grosso comune, c'è il caso di non poterla costruire. Ora, dopo esauriti tutti gli espedienti amministrativi, bisognerà vedere di eliminare tutti gli ostacoli, quando si sia persuasi della importanza della linea.

Venendo più specialmente alla domanda e alla raccomandazione che mi ha fatto l'onorevole Bonghi, io dichiaro che riconosco tutta la importanza della Vittorio-Belluno, anche al di là di un interesse locale; perchè, ormai dopo che la linea è arrivata da Conegliano a Vittorio, di interesse locale poco più ne potrebbe avere lungo la valle che, come egli sa, non è così florida nella parte montana, come lo è nella pedemontana. La Conegliano-Vittorio ha importanza militare e lo ha per altri aspetti specialmente pel Cadore, parte di provincia che merita tutto il riguardo dello Stato.

Ma l'onorevole Bonghi ha detto: quando si discuteva questa linea e ministro e relatore parlarono favorevolmente e assicurarono ad essa un posto

avanzato nell'elenco della quarta categoria; poi la quarta categoria è sparita e siamo rimasti con un pugno di mosche in mano. Sparì la quarta categoria allora come era stata proposta, nel progetto del 1878; ma infine c'è sempre la facoltà al Governo di concedere in quarta categoria 1530 chilometri di linee.

Io assicuro l'onorevole Bonghi che non mi è pervenuta nessuna domanda di concessione per la linea Vittorio-Belluno; se mi fosse pervenuta qualche domanda a questo scopo, avrebbe trovato in me la massima inclinazione a favorirla e dichiaro che se mi perverrà, troverà sempre eguale favore.

Solsamente raccomando una cosa: che si affretti chi v'ha interesse, perchè la concessione delle linee di quarta categoria, di fronte alla piccola somma assegnata pel primo decennio e le domande finora esaudite, diventa oramai difficile, essendo già impegnati fino al 1893 o 1894; per cui chi tarda, come dice il proverbio, male alloggia.

Rispondo poi all'onorevole Piccoli che si è già parlato lungamente dall'onorevole Mattei, intorno alla importanza della linea da Camposampiero a Bassano.

PICCOLI. No; Mestre-Camposampiero-Bassano.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non è la stessa cosa?

PICCOLI. No; Montebelluna.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. È un'altra; ebbene allora limito maggiormente la mia dichiarazione.

Per quell'altra che ha in vista un abbreviamento per Trento, avrei detto che riconosco certamente un valore come linea di complemento; per quest'altra dirò quello che rispondeva testè, cioè che si affrettino a far la domanda; perchè io non contesto l'importanza della linea, ma non dipende dalla volontà del ministro di affrettarla. Io non posso far altro che ripetere: si affrettino gli enti interessati a fare le domande, e troveranno tutte le facilitazioni che il Governo è in grado di fare, e ciò dico perchè, ripeto, le domande pendenti coprono per intero i 1500 chilometri che il Governo ha facoltà di concedere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi.

BONGHI. Ringrazio l'onorevole ministro delle parole che ha pronunziato in favore della linea Vittorio-Belluno, con le quali ha riconosciuta, con la sua molta competenza, l'importanza, assai più che locale, militare davvero, di questa linea: resta seppellita però, quantunque le si versino altre rose sul capo, dappoichè da se medesima non si potrà levare e sorgere.

Se l'onorevole ministro non ha ricevuto le do-

mande dei comuni e delle provincie, cui questa linea interessa, si è per una ragione, che egli avverte meglio di me: cioè che la linea è troppo costosa, perchè le provincie ed i comuni possano contribuire nella parte assegnata loro dall'articolo 10 della legge del 1879.

Provincie e comuni, d'altra parte, sono già obbligati di concorrere per strade le quali non giovano punto ad essi; ed in conseguenza di ciò è diminuita la stessa piccola capacità loro di contribuire alle spese delle strade, onde avrebbero giovamento. Del resto, a che servirebbe, se s'offerissero di contribuirvi? Il ministro ha detto che sarebbe troppo tardi; il fondo è pressochè esaurito.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha risposto alla parte generale della mia domanda, e voglio sperare che risponderà ora.

La parte generale della mia domanda era questa: con quell'articolo 10 della passata legge e con l'articolo 4 della legge presente non si provvede ai molti interessi che rimasero sospesi sia perchè già la legge del 1879, com'era presentata, era inadeguata, sia per le vicende che la legge stessa subì. Ora io domandava all'onorevole ministro se egli intendeva di provvedere a quegli interessi che non rimasero soddisfatti da quella legge, e nella prossima Legislatura proporre i mezzi più adatti per soddisfarci, così rispetto alla linea Vittorio-Belluno, come rispetto a quella di cui ha parlato l'onorevole Piccoli, e di altre di cui si potrebbe ancora parlare a questa occasione.

Bisogna pensare che Vittorio ha già speso molto per la linea Conegliano-Vittorio, e non si potrebbe chiamarlo a fare un nuovo sacrificio per la continuazione di questa linea che interessa grandemente il Cadore, e di cui l'onorevole ministro, come già il suo predecessore, riconosce la molta importanza.

Se questa categoria fosse rimasta, allora sarebbe stato possibile di dare effetto alle parole del relatore e del ministro, e questa linea Vittorio-Belluno si sarebbe posta pure nella 4ª categoria, collo stesso vantaggio con cui vi fu posta quella di Lecco-Colico, che ora passa alla 2ª categoria.

Invece, nella confusione dell'ultima parte di quella discussione, fu impossibile di insistere su ciò presso il Governo, e alla linea accadde quel naufragio, da cui io voglio sperare che l'onorevole ministro la scamperà nella Sessione prossima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Per completare la risposta all'onorevole Bonghi, dirò che mi pareva di avere spiegato qualche cosa quando rispondeva al-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

l'onorevole Nicotera, che per levare alcune difficoltà relative alla esecuzione delle linee di quarta categoria, io credeva che verrebbe presto il tempo in cui il Governo dovesse occuparsene. L'onorevole Bonghi però si spinge più in là; non si limita a manifestare il bisogno di togliere di mezzo le difficoltà, dirò così, d'indole prescrittiva, sul modo di procedere all'esecuzione delle linee di 4^a categoria, ma crede che il Governo sia persuaso che convenga provvedere nella Legislatura ventura, a dare esaudimento a parecchi interessi, che non trovarono l'esaudimento medesimo nella legge del 1879. In generale, credo anche io nel progresso del mio paese, e siccome vedo che per le linee di 4^a categoria siamo quasi all'esaurimento dei 1530 chilometri, sono persuaso che quando vi sarà la possibilità materiale, il Governo dovrà presentare al Parlamento domanda di facoltà per altri 500 o 1000 chilometri, proponendo i mezzi per l'esecuzione. Ma io non posso fin d'ora (poichè l'onorevole Bonghi parla di una nuova Legislatura, e una Legislatura ha virtualmente la vita di 5 anni) stabilire quali saranno in quell'epoca i provvedimenti che il Governo potrà proporre.

PRESIDENTE. L'onorevole Picardi ha facoltà di parlare.

PICARDI. Fra le linee, per le quali fu chiesta la iscrizione nella 4^a categoria, sarebbeci quella importantissima che deve traversare la vallata dell'Altare, partendo da Giardini per giungere fino a Leonforte. Pe soddisfare i voti delle popolazioni interessate, io avrei dovuto implorare una promozione di categoria; ma, dopo le dichiarazioni troppo solenni e perentorie, fatte tanto dalla Commissione quanto dal ministro, non oso di presentare questa domanda.

Solamente mi limito a raccomandare che, siccome lo studio di massima fu già da due mesi spedito al Consiglio superiore dei lavori pubblici, voglia l'onorevole ministro affrettarne lo esame, ed anche studiare come questa linea, per quanto economica si voglia, non sia possibile venga costruita altrimenti che a scartamento ordinario.

Il costruirla a scartamento ridotto varrebbe lo stesso che renderla inutile sia per il commercio, sia per i grandi servizi che può prestare all'esercito: anzi direi che se volesse imporsi un sistema ridotto, i corpi morali, che l'hanno votata e chiesta, non troverebbero ragione di fare sacrifici per concorrere alla costruzione di essa.

Fatte queste raccomandazioni, io spero che anche la sorte di questa linea, come di tutte le altre di quarta categoria, possa essere migliorata coi provvedimenti che il ministro promette di presentare nella prossima Sessione.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dichiaro all'onorevole Picardi che intorno a questa materia non posso promettere altro che di sollecitare la procedura. La domanda è già stata fatta, ed egli stesso ha accennato che sta davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Io, di mio, non potrei dire nulla di preciso, perchè non ho cognizione particolareggiata della linea. Certo opposizioni di massima, da parte del Governo, a questa linea non esistono. Quanto al concederla o a scartamento ordinario, od a scartamento ridotto, questo risulterà dagli esami che sono prescritti dalla legge medesima rispetto all'importanza della linea. Questa non la metto in dubbio; mi rimetto alle dichiarazioni dell'onorevole Picardi, a questo riguardo, e, per parte mia, dichiaro che non vi saranno opposizioni speciali, salvo i voti dei corpi consulenti.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 4, nel testo che ho letto.

(È approvato.)

Art. 5.

La somma di lire 63,265,713 complessivamente attribuita per acquisto di materiale mobile in esecuzione della suddetta legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a) è ripartita presuntivamente per gli anni dal 1880 al 1900 come segue:

Anno	1880	.....	L.	»
Id.	1881	.....	»	2,000,000
Id.	1882	.....	»	2,000,000
Id.	1883	.....	»	2,700,000
Id.	1884	.....	»	3,600,000
Id.	1885	.....	»	4,000,000
Id.	1886	.....	»	5,000,000
Id.	1887	.....	»	3,000,000
Id.	1888	.....	»	5,000,000
Id.	1889	.....	»	3,000,000
Id.	1890	.....	»	7,000,000
Id.	1891	.....	»	3,000,000
Id.	1892	.....	»	5,300,000
Id.	1893	.....	»	8,000,000
Id.	1894	.....	»	1,000,000
Id.	1895	.....	»	1,500,000
Id.	1896	.....	»	1,500,000
Id.	1897	.....	»	1,500,000
Id.	1898	.....	»	1,500,000
Id.	1899	.....	»	1,500,000
Id.	1900	.....	»	1,265,713

Totale . . . L. 63,365,713

(È approvato.)

Art. 6.

Per gli effetti di cui ai precedenti articoli 2 e 3

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

sono approvate le unite tabelle *a* e *b* pel riparto presuntivo, fra le varie linee, dell'ammontare dei lavori.

Qui parmi opportuno, visto il numero non esiguo degli iscritti sull'articolo 6, di mettere un ordine alla discussione.

L'ordine che proporrei sarebbe questo: che coloro i quali intendono di parlare in genere, nell'articolo 6, sul complesso dell'una e dell'altra tabella, avessero facoltà di parlare per i primi, e poi, di mano in mano che io menzionerò le varie linee inscritte nelle tabelle, domandassero di parlare coloro che credono di farlo sopra una data linea. Così, mi pare, si procederà più speditamente.

Voci. Va bene! va bene!

PRESIDENTE. Per conseguenza l'onorevole De Roland ha già dichiarato che vuol parlare sopra una linea.

L'onorevole Ercole?

ERCOLE. Sopra una linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Faldella?

FALDELLA. Sopra una linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Incagnoli?

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sant'Onofrio?

DI SANT'ONOFRIO. Sopra una linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Imperatrice?

IMPERATRICE. In genere, perchè debbo fare alcune osservazioni sull'emendamento proposto dall'onorevole Branca.

PRESIDENTE. L'emendamento proposto dall'onorevole Branca concerne una linea sola; quindi, abbia pazienza, parlerà dopo.

L'onorevole Guiccioli?

GUICCIOLI. Sopra una linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Miceli?

MICELI. Egualmente.

PRESIDENTE. L'onorevole Roncalli?

RONCALLI. Sopra una linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Bordonaro?

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. L'onorevole Spantigati?

SPANTIGATI. Sopra una sola linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Chiaves?

CHIAVES. Le osservazioni che intendeva fare le feci già all'articolo 1; quindi cancelli pure il mio nome. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Pericoli?

PERICOLI. Sopra una categoria di linee.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare l'onorevole Pericoli.

PERICOLI. Nel 1879, allorchè si propose per la prima volta la discussione della legge ferroviaria,

io ebbi l'onore di proporre un ordine del giorno, con cui si domandava la preferenza nell'esecuzione dei lavori per tutte le linee, le quali servivano a congiungere colla rete ferroviaria e con la capitale del regno i capoluoghi di provincia che mancavano ancora di una comunicazione ferroviaria.

Quell'ordine del giorno incontrò l'accettazione della Camera, in modo che si trasfusse nell'articolo 9 della legge; però, la scarsità dei mezzi fece sì che, quantunque la precedenza di queste linee fosse in massima accordata, in fatto però vediamo che pressochè per tutte quelle linee si stabilisce il lasso di tempo di 10 a 12 anni per la loro costruzione.

Ognuno intende facilmente, ed è inutile che io ripeta, quanto sia vitale per i rapporti governativi ed economici, che i capoluoghi di provincia siano al più presto possibile congiunti colla capitale del regno. Io però, attese le strettezze della finanza, non verrò adesso a sostenere che una maggiore quantità di capitali sia designata per questi speciali lavori. Mi limiterò soltanto a raccomandare al signor ministro dei lavori pubblici che quei mezzi i quali principalmente si propongono nell'articolo 7 della legge, siano a preferenza adoperati per far sì che i lavori delle linee di congiungimento dei capoluoghi di provincia colla rete ferroviaria del regno, possano al più presto giungere al loro fine. Di questo io non dubito, e quindi non faccio una proposta, ma mi contento di una semplice raccomandazione al ministro. Aggiungo poi che, dentro ai limiti dello stanziamento dei capitali accordati dalla legge del 1880 alle singole linee ferroviarie, e tanto più dentro i limiti proposti da questa nuova legge che ora è in discussione, i lavori siano al più presto possibile appaltati, in modo che non si ritardi eccessivamente la costruzione di queste linee che hanno tanto interesse per il congiungimento colla rete ferroviaria dei pochi capoluoghi di provincia, che finora ne furono e ne sono separati.

Citerò un esempio: la linea Macerata-Albacina (che è una di quelle di cui trattiamo e che congiunge il capoluogo della provincia di Macerata colla rete ferroviaria) nel 1880 ebbe stanziato per la sua costruzione un capitale di 500,000 lire: egual somma sia nel 1881 che nel 1882; più la provincia nella proporzione del decimo assegnò nel triennio suddetto 150,000 lire, in modo che per la costruzione del primo tronco di quella linea, Albacina-Matelica, già appaltato, si avevano disponibili lire 1,650,000. Da quanto risulta dallo specchio allegato n° 3 della legge, per la costruzione di quel primo tronco non dovevano impiegarsi se non che lire 858,000, e questo senza far calcolo dei ribassi di circa il 28 o 29 per cento che fecero gli appaltatori nell'asta dei la-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

vori ciò che diminuiva di oltre 200,000 lire la spesa.

Or bene, col capitale stanziato dalla legge per il tronco Albacina-Matelica, che abbiamo veduto di sopra, essere di lire 1,650,000 dovendosi sostenere una spesa di lire 850,000 dovevamo avere un soprappiù da spendere per il secondo tronco Matelica-San Severino nella somma di lire 800,000 e più in ragione degli accordati ribassi. Il secondo tronco, quindi, poteva essere appaltato appena che venne, e prima dell'ottobre scorso l'approvazione del Consiglio di Stato per gli eseguiti studi da Matelica a San Severino, studi che stabilivano l'importo dei lavori in lire 1,800,000, siccome risulta dall'allegato n° 4 della legge in discussione.

E ciò tanto più poteva farsi inquantochè dall'allegato n° 3 apparisce che per i lavori del primo tronco, che importavano lire 858,000, i pagamenti realmente fatti durante i lavori non superarono lire 200,000, ed il resto è da pagarsi. Ora a me pare, ammesso anche che tutto dovesse pagarsi durante la esecuzione dei lavori (ciò che non è possibile); ammesso che i lavori di quel secondo tronco potessero eseguirsi in due soli anni, essendo restato un avanzo di lire 800,000 dopo pagati i lavori del primo tronco, e dovendosi a questo avanzo aggiungere i nuovi capitali stanziati per gli anni 1883 e 1884 a lire 700,000 all'anno, si ha un capitale disponibile di lire 2,200,000 per i lavori del secondo tronco se potesse essere compiuto in un biennio.

E siccome il lavoro del secondo tronco Matelica-San Severino viene stabilito nell'allegato n° 4 della legge in lire 1,800,000 senza i ribassi, non correvasi alcun rischio se quei lavori fossero stati già da qualche tempo appaltati; e così, sarebbero state soddisfatte quelle popolazioni che attendono ansiosamente il soddisfacimento di uno dei più vivi loro desiderii.

Questa provincia io l'ho citata per esempio; inquantochè molte delle altre linee, le quali hanno l'interesse grandissimo di ricongiungimento dei capoluoghi di provincia con la capitale del regno, trovansi nelle stesse condizioni. Quindi, senza trattenerne ulteriormente la Camera, io mi limito a fare una calda raccomandazione al signor ministro dei lavori pubblici perchè, al più presto possibile, e dentro i limiti prescritti dalla legge, voglia venire all'appalto dei lavori per i piani stradali, già approvati dal Consiglio di Stato, ed al completamento degli studi per i tronchi nei quali non furono ancora definitivamente compiuti ed approvati; in modo che dentro i limiti dei fondi stanziati dalla legge, anzi coi mezzi suggeriti dall'articolo 7 della legge, i lavori non solo non soffrano ritardo, ma vengano in-

vece il più possibilmente anticipati, e l'articolo 9 della legge 29 luglio 1879 produca il suo valido effetto.

PRESIDENTE. Ora dunque, non essendovi altri che vogliano fare considerazioni generali, io darò lettura dei nomi delle varie linee, cominciando da quelle segnate nella tabella A.

Di mano in mano che gli onorevoli deputati chiederanno di discorrere sopra una data linea io ne darò loro la facoltà: 1^a linea Bassano-Primolano.

« Lunghezza in chilometri 30; spesa presunta, escluso il materiale mobile, lire 7,500,000; a carico dello Stato, lire 6,750,000; a carico delle provincie, lire 750,000; per gli anni: 1883, lire 600,000; 1884, lire 600,000; 1885, lire 600,000; 1886, lire 600,000; 1887, lire 700,000; 1888, lire 700,000; 1889, lire 700,000; 1890, lire 700,000; 1891, lire 600,000; 1892, lire 600,000; 1893, lire 350,000. »

Non essendovi alcuno iscritto e nessuno chiedendo di parlare rimarrà inteso che la linea s'intenda approvata. (*Voci. Sì! sì!*)

Dunque la Bassano-Primolano è approvata.

Aosta-Ivrea. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Rolland.

DE ROLLAND. Nel classificare la ferrovia Ivrea-Aosta, nel numero di quelle che saranno aperte all'esercizio nel 1884, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha tenuto conto della preferenza già riconosciuta dalla legge del 1879, ed ha dato novella prova del suo vivo affetto, a soddisfare i bisogni e le legittime aspirazioni delle popolazioni.

Nel tributargli meritate lodi debbo però fargli una speciale preghiera. Dopo la presentazione da lui fatta del disegno di legge, il suo collega della guerra trasmise alla Commissione un elenco diviso in tre categorie di quelle ferrovie la cui costruzione occorre sia affrettata colla massima sollecitudine. E la ferrovia Ivrea-Aosta figura nella prima categoria di questo elenco.

Alla necessità quindi di affrettare lo sviluppo economico del paese si unisce l'interesse della difesa nazionale che richiede provvedimenti la cui urgenza non potrebbe essere più autorevolmente riconosciuta.

Faccio quindi viva preghiera all'onorevole ministro affinchè voglia trovar modo che la ferrovia Ivrea-Aosta sia aperta all'esercizio sul finire del 1883, o almeno nei primi mesi del 1884.

Confido che sarà per fare buon viso alle mie premure, le quali si riferiscono ad un'opera di eccezionale importanza economica e militare.

CAVALLETTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Credo che nessuno degli altri iscritti

desideri di parlare sulla linea Aosta-Ivrea. Do facoltà di parlare all'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Non come presidente della Commissione, ma a nome mio soltanto, io devo fare una semplice raccomandazione all'onorevole ministro; cioè che tutte le linee di 2ª e 3ª categoria, che dal ministro della guerra furono dichiarate d'interesse militare, ossia d'interesse per la difesa dello Stato, sieno, tanto pei tracciati quanto per le stazioni, concordate col Ministero della guerra; perchè in alcune linee, che sembrerebbero per l'interesse commerciale d'importanza non grande, potrebbe occorrere invece per la difesa dello Stato che le stazioni avessero una maggiore ampiezza. Perciò io raccomando vivamente che questi lavori sieno concordati, tanto per il tracciato che per le stazioni, col Ministero della guerra.

PRESIDENTE. Passeremo oltre.

Linea n° 3: linea di accesso al Sempione, Gozzano-Domodossola. Mi risparmio di leggere gli stanziamenti, che tutti hanno sott'occhio. (*Vedi le due tabelle in fine del resoconto della 2ª tornata del 24 giugno.*)

Voci. Sì! sì!

OLIVA. Ho domandato io.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Oliva.

OLIVA. L'onorevole Mellerio pregava ieri categoricamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinché portasse la sua attenzione a questa importante linea. L'affetto alla mia valle natia, nella quale sono elettore politico, mi spinge ad interloquire anche questa volta, come in altra occasione, in questa questione, ed anche perchè l'onorevole ministro non ha creduto ieri di rispondere al mio onorevole collega Mellerio. Non ripeterò le cose dette altra volta, quando discutevansi i bilanci, circa le condizioni economiche speciali dell'Ossola; essa non viene in forma di mendica, a chiedervi pietà o favori: l'Ossola per mio mezzo si richiama alle considerazioni di interesse generale dello Stato e della nazione. M'interdico un lungo discorso; me lo vieta l'indole del momento, la condizione della Camera; mi limito ad un eccitamento. So che l'onorevole ministro apprezza degnamente l'importanza di cotesta linea, importanza economica e politica, internazionale e militare. Sotto quest'ultimo aspetto oggi abbiamo un elemento di più, autorevolissimo, e che non può che esercitare una grandissima influenza sulle decisioni nostre.

Il ministro della guerra fu interpellato dalla Commissione a dichiararsi intorno alle linee che egli avesse ritenuto di maggiore importanza militare. Ed a questo proposito l'onorevole ministro

della guerra ha presentato un elenco di parecchie linee, elenco che troviamo allegato alla relazione pregevolissima dell'onorevole Gagliardo. Non di tutte le linee annoverate in questo elenco l'onorevole ministro della guerra ha domandato precisamente un termine entro il quale egli credesse dovessero essere compiute, ma per quindici di esse egli si è spiegato in modo determinato e preciso.

E fra queste troviamo, leggendo la relazione dell'onorevole Gagliardo, che la Gozzano-Domodossola viene considerata dall'onorevole ministro della guerra come di principalissima importanza in quanto che esso ha fissato l'anno milleottocentottantacinque come termine entro il quale la linea stessa dovrebbe essere aperta all'esercizio (noti, onorevole ministro, non soltanto compiuti i lavori, ma aperta la linea all'esercizio). Ora, nella tabella A noi vediamo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, partendo da quei criteri sommi ai quali si è ispirato, importanza dei lavori, importanza delle deliberazioni relative al concorso... (*Interruzione a bassa voce del ministro dei lavori pubblici*)

Onorevole ministro, ella mi interrompe, ad io mi permetto d'interrompere la sua interruzione: tratta forse della questione dei mezzi? Ebbene, consideri, onorevole ministro, che la provincia di Novara per la linea di Domodossola, ha fatto quello che pochissime altre provincie han fatto per altre linee, e la linea Gozzano-Domodossola si trova fra le primissime che hanno acquistato diritto alle preferenze statuite dall'articolo 15 della legge del 1879. Ma di ciò già parlai altra volta, e però chiudo la parentesi.

L'onorevole ministro intanto, attenendosi a quei criteri ai quali ho accennato testè, ha già nella tabella di riparto indicato per la linea Gozzano-Domodossola come termine presunto per l'apertura all'esercizio l'anno 1887, pel compimento dei lavori l'anno 1889.

Ora, codesto termine, già messo nella tabella A dall'onorevole ministro, basta per se stesso a dimostrare quanto agli occhi del Governo abbia acquistato di considerazione e di importanza questa linea.

Ma, ripeto, abbiamo oggi un criterio maggiore; abbiamo un argomento massimo, innanzi al quale non possiamo rimanere indifferenti.

L'onorevole ministro della guerra fa parte del Consiglio della Corona; ora, quando, chiamato nel seno della Commissione, egli ha esternato un'opinione così precisa e categorica, quando egli ha detto di credere che nell'interesse della difesa nazionale questa linea debba essere aperta all'esercizio nel 1885, domando se non fosse il caso di promuovere una precisa risoluzione per parte della Camera, do-

mando se non è il caso di rivolgersi all'onorevole ministro dei lavori pubblici e di domandargli se crede di poter valersi dell'autorizzazione ch'egli verrebbe ad avere per l'articolo 7 della legge che discutiamo onde accelerare i lavori delle linee di maggiore importanza militare, se egli crede di valersi di quella autorizzazione nel senso che il voto espresso dal suo collega il ministro della guerra per la linea di accesso al Sempione, sia esaudito. Non aggiungo altra argomentazione, ma mi rivolgo alla Camera e dico: se il criterio militare deve avere sopra di noi la massima influenza, come deve averla perchè la corrente del patriottismo è quella che essenzialmente anima le nostre deliberazioni, lo spirito della Camera certamente, in questo momento, si unisce a me e all'onorevole Mellerio per chiedere all'onorevole ministro dei lavori pubblici un'esplicita dichiarazione al riguardo. Se non è il caso di promuovere una risoluzione formalmente espressa nella legge, è il caso di chiedere un'esplicita dichiarazione dal ministro dei lavori pubblici affinchè il voto del ministro della guerra, solennemente espresso nel seno della Commissione, non cada dimenticato e infruttuoso, dopo essere stato dalla Commissione stessa raccolto e consacrato nella sua relazione. A fronte del criterio della difesa militare, ogni altro vien meno.

Non dobbiamo però dimenticare che specialmente dopo l'apertura del Gottardo, la linea del Sempione ha acquistato anche dal punto di vista politico-internazionale un carattere di maggiore urgenza. Astrazione fatta, per ora, di qualsivoglia questione relativa al traforo del Sempione, questione che ci si impone oggimai come assoluta necessità, la linea anche considerata come ora di mero accesso al Sempione, come la sua denominazione lo indica, tende a soddisfare il bisogno di una comunicazione oltre alpina per un valico storico, coeva alle origini nate della storia italiana, indicata e consacrata dalla esperienza dei secoli, ed ora più che mai consigliata e comandata dalle necessità dei commerci, e dalle attinenze internazionali ravvisate e perfezionate dai progressi civili e politici. Già all'altro versante il binario ci attende, e da tempo. Pensate, o signori, che egli è dal 1857 che il Governo del Re concesse questa linea ad una impresa appaltatrice la quale fallì al suo compito.

Questa concessione che avrebbe, già da tanto tempo, dotato la valle Ossolana di una linea ferroviaria importantissima, anche per la sua economia locale, non per colpa della provincia nè del circondario di Domodossola, è rimasta un desiderio. Di questo non faccio colpa all'attuale ministro; anzi sono lieto di ringraziarlo, di applaudire con tutto

l'animo mio all'affetto che l'onorevole ministro, lo dico con tutta consapevolezza, porta a codesta linea. So che egli è convinto della necessità di provvedere più alacramente ai lavori già troppo lentamente condotti, non ostante tutta la buona volontà dei nuovi imprenditori. Egli ha stabilito il 1887 per l'apri-mento dell'esercizio; è già qualche cosa, e prova gli egregi propositi nei quali egli venne: ma non basta.

Onorevole ministro, continui nei suoi buoni propositi, e per conseguenza adempia il voto del suo collega il ministro della guerra; fissi il termine da esso indicato e voluto come termine consigliato e richiesto dall'interesse supremo della difesa nazionale.

PRESIDENTE. Passeremo alla linea successiva.

« N° 4. Cuneo-Nizza per Ventimiglia e il colle di Tenda. »

Nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla successiva.

« N° 5. Succursale dei Giovi. »

L'onorevole Ercole ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Signori! È la quarta o quinta volta che io ho l'onore di intrattenere la Camera intorno a questa linea detta: succursale dei Giovi; vorrete quindi consentirmi che compia ancora una volta il mio dovere.

Non ho la pretesa di ripetere il verso citato dal mio amico Gagliardo:

Valgami il lungo studio e 'l grande amore,

perchè non sono uomo tecnico. Dirò piuttosto col Petrarca:

. . . . Io parlo per ver dire,
Non per odio d'altrui, nè per disprezzo.

Signori, come è mio costume in questa Camera, citerò gli atti parlamentari, e sarà mia cura di evitare qualunque fatto personale.

Nella tornata del 2 maggio 1879, io presentava alla Camera una petizione del comitato promotore di Genova per la strada ferrata da quella città ad Alessandria per la valle della Stura e dell'Orba, nella quale petizione si sottoponevano alla Camera stesse considerazioni tendenti a dimostrare la convenienza di preferire una linea completa, alla succursale dei Giovi, e la Camera sopra mia proposta deliberava l'urgenza della petizione in discorso, e del relativo progetto promosso dai comuni di Alessandria, Bosco-Marengo, Sezzè, Castellazzo Bormida, Castel Spina, Casal Cermelli, Predosa, Rocca Grimalda, Ovada, Belforte, Molare, Cremolino, Cascinelle, Lerma, Rossiglione, Campofreddo e Massone, progetto che provvede ai bisogni presenti e futuri di Genova, conservandole il beneficio della via del Gottardo; crea una nuova linea a miti pen-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

denze e di facile costruzione ed assicura l'avvenire di regioni industriali ed agricole molto importanti, ed in sussidio della quale, come dissi nella citata tornata, questi comuni hanno votato larghi concorsi, attendendo dalla nuova ferrovia il loro benessere economico.

Nella tornata del dì 11 giugno successivo, discutendosi quest'argomento, o per meglio dire discutendosi il disegno di legge per costruzioni di nuove linee di strade ferrate, di cui era relatore l'onorevole Grimaldi, giunti all'articolo che si riferiva alla succursale dei Giovi; il relatore stesso, a nome della Commissione, disse che aveva sott'occhi questo progetto, ma che non poteva esprimere ancora il suo avviso, perchè mancava il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici; si affrettava però a dichiarare che ogni questione di tracciato rimaneva salva, integra, impregiudicata; parole testuali.

L'onorevole e compianto Mezzanotte, da quel banco (*Accenna al banco dei ministri*) dichiarava: « Confermo le dichiarazioni dell'onorevole relatore, al quale mi associo. » Io domandai allora di parlare, e mi dichiarai soddisfatto.

L'onorevole Adolfo Sanguinetti, il quale in quella tornata aveva pronunziato un brillante discorso circa allo stesso argomento, e che propugnava *totis viribus* la strada ferrata da Genova ad Alessandria per Ovada; dopo di me si dichiarò anch'esso soddisfatto.

Signori, voi vedete il successo che ho ottenuto, e lascio a voi considerare se io oggi possa nuovamente dirmi soddisfatto.

Nella tornata famosa del 6 marzo 1880, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, io ho avuto il piacere di udire dotti discorsi intorno a questo argomento, e mi compiaccio di citare quello pronunziato dall'onorevole mio amico Ranco, il quale per la prima volta vi ha dimostrato quale fosse la potenzialità della ferrovia, e quale la solidità della galleria dei Giovi.

Io ho sott'occhio un brano del suo discorso, e spero che in questa ultima, o penultima tornata, io udrò ancora la sua potente voce circa questo argomento, tanto più che gli allegati al disegno di legge in discussione gliene devono offrire occasione.

RANCO. Chiedo di parlare.

Una voce. Ecco!

Altra voce. Sfido io!

ERCOLE. E nella tornata 8 marzo stesso, finalmente l'onorevole Indelli e l'onorevole Baccarini fecero dichiarazioni categoriche ed analoghe a quelle degli onorevoli Grimaldi e Mezzanotte, non

menzionando altra linea che quella Genova-Ovada-Alessandria.

Signori, per tagliar corto, perchè non voglio abusare della pazienza della Camera (*Bravo!*), dirò che quando venne in discussione il disegno di legge negli uffici, cioè il 22 scorso aprile, noi ci affrettammo a leggere tre allegati, cioè la relazione dei tre ispettori, Imperatori, Borgnini e Bussi, la nota del commendatore Massa al Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, e i cenni tecnici sulle varie proposte della succursale dei Giovi.

E qui mi compiaccio di rendere la dovuta lode a parecchi onorevoli colleghi i quali, negli uffici, pronunziarono discorsi a favore della linea Genova-Alessandria, per le valli della Stura e dell'Orba. L'onorevole Di Sambuy e l'onorevole Plebano presentarono nel primo ufficio un ordine del giorno che fu interamente approvato. Vedo con piacere al banco della Commissione l'onorevole mio amico Mocenni, il quale pure pronunziò un discorso a favore di questa linea, e presentò anch'egli un ordine del giorno che fu votato. L'onorevole Sanguinetti si tenne sulle generali; ma anche egli presentò un ordine del giorno che l'ufficio approvò, dando incarico al commissario di esaminare se, specialmente nell'interesse militare, non vi fossero altre linee o da avanzare di categoria o da aggiungere a quelle contemplate dalla legge del 29 luglio 1879. In sostanza non c'è stato ufficio (non parlo del mio dove modestamente ho fatto prevalere questo concetto) che non abbia propugnato l'idea della ferrovia Genova-Alessandria pure approvando il disegno ministeriale. Nell'ufficio nono rappresentato dall'onorevole Mameli, fu detto che per la succursale dei Giovi, Genova era molto impensierita, e concludeva sperando nella concordia, al quale sentimento io mi associo.

Dunque veniamo al concreto. La Commissione si raduna, e con mia grande sorpresa veggio definita una questione che era sempre rimasta impregiudicata, e che lo stesso ministro non ha osato risolvere.

Ora capirete, o signori, come Alessandria abbia ragione di dolersi di questo fatto, e più che del fatto, del modo; è proprio il caso di dire:

E il modo ancor l'offende.

L'onorevole relatore ha cercato di dire le ragioni per le quali la linea, invece di convergere a Ovada e Alessandria, vada da Ovada ad Acqui. E qui sono precisamente come il mio omonimo, Ercole nel bivio (*Ilarità*), perchè si tratta della mia provincia; ma la verità deve andare avanti tutto, e quindi desidero che il Governo e la Commissione diano spiegazioni tali da calmare le apprensioni delle popo-

lazioni che ho l'onore di rappresentare, perchè la verità si deve sapere da tutti, almeno nei modi leciti e onesti.

Dico francamente che le ragioni addotte dall'onorevole Gagliardo non m'hanno punto soddisfatto, malgrado che ci abbia fatta la grazia di dire che, una volta costruito il tronco Genova-Ovada ad Alessandria riuscirà facile a questa di congiungersi per mezzo di una linea di 4ª categoria di un percorso di circa 30 chilometri, di un costo che non eccederà i 3 milioni di lire, e di una marcia militare poco più che ordinaria.

I motivi economici e strategici che egli adduce, mi scusi, sono contraddetti dal comitato di stato maggiore generale, i cui pareri furono provocati dal municipio d'Alessandria precisamente quando si agitava questa questione, e più volte il suddetto comitato di stato maggiore fu interessato, in via gerarchica, a pronunziarsi.

Il parere che piacque alla Commissione di allegare, e porta la data 26 maggio 1882, firmato Ferrero, è favorevole, ma non dice abbastanza quello che a me premeva, quantunque conchiuda così: « La Commissione crede che nell'interesse militare si debba scegliere la ferrovia da Voltri ad Alessandria per la valle dell'Orba. »

Dunque vede bene l'onorevole Gagliardo, il quale mi viene a parlare di strategia, che gli uomini i più competenti dicono che, nell'interesse militare, si deve prescegliere un'altra strada.

Signori, in questi giorni, aspettando precisamente che si venisse a questa discussione intorno a questo grave argomento, mi è occorso di portare l'occhio sulle nostre diverse carte geografiche che abbiamo al secondo piano di questo palazzo, cioè quelle del Cherubini e sulle altre, e non ho potuto rendermi ragione, lo dico con dispiacere, come mai si sia potuto scartare Alessandria solamente per avere una via più breve per andare al Cenisio. Nel momento stesso in cui io osservava queste carte, alcuni dotti militari osservavano che la questione non era risolta colla proposta della Commissione; essi dicevano: la proposta è monca, perchè si poteva fare una linea nuova da Genova-Acqui-Alba, approfittando della linea Bra-Carmagnola-Torino. In questa guisa si avrebbe avuto una ferrovia di cintura al nord dell'Appennino ligure utilissima per la difesa dell'Appennino medesimo, potendosi con opportuni concentramenti di truppe sorvegliare e difendere tutti gli sbocchi di quella parte di frontiera che, a loro giudizio, è una delle più deboli.

E qui i militari dottissimi, che abbiamo tra noi, sapranno valutare la forza di queste ragioni che io ho udite coi miei orecchi, e che mi sono affrettato

a prenderne nota. E io sfido l'onorevole Mocenni, che ieri pronunziava un dottissimo discorso in questa materia, a contraddire a queste osservazioni che non sono mie, e che ho solamente riferite come risposta a coloro che hanno preso il pretesto di scartare Alessandria cercando un tracciato più breve. (Ularità)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

ERCOLE. Si parla sempre di esigenze militari. Ebbene, i militari non possono sostenere l'importanza della nuova linea proposta dalla Commissione non dal Governo, proposta che ha sorpreso tutti, e intorno alla quale il comitato di stato maggiore non ebbe a pronunziarsi, mentre, come ho dimostrato, ebbe invece in diverse epoche a pronunziarsi favorevolmente all'altra linea Genova-Ovada-Alessandria.

MOCENNI. Chiedo di parlare.

ERCOLE. Essi non possono contraddire a queste osservazioni, che d'altronde sono conformi a tutti i pareri pronunziati dal corpo di stato maggiore che fu interpellato *ad hoc* e a cui furono comunicati i diversi progetti e massime il progetto così detto Bosco sopra proposta del municipio d'Alessandria.

Io non voglio tediare la Camera; mi basta citare le date. Oltre quello che la Commissione ci ha accennato in fine della relazione, dico che ci sono due altri pareri; uno porta la data 7 aprile 1880 e l'altro quella del 7 settembre successivo, e tanto nell'uno come nell'altro è detto che fra i tracciati proposti per la costruzione d'una linea ferroviaria succursale a quella del Giovi, gli interessi militari consigliano a prescegliere quello per le valli di Stura ed Orba passando per Carpenea, Masone, Campofreddo, Ovada, Predosa, Casal Cermelli, Alessandria.

Ripeto che non voglio tediare la Camera; mi basta di dire che il corpo di stato maggiore unanime (non dico di più, perchè non commetto l'indiscrezione di accennare in Parlamento quello che mi può risultare privatamente), ha scelto questa linea.

Quindi, signori, se Alessandria reclama questa ferrovia, non crediate mica che sia da oggi soltanto. Voi sapete che io sono nella vita pubblica da parecchi anni; ebbene io ricordo che nell'ottobre 1862, nel Consiglio provinciale d'Alessandria si è sollevata una grande questione a proposito di questa linea. Ho qui il piano corografico del tracciato proposto dall'ingegnere Giacomo Pera mio concittadino, votato allora dietro proposta del compianto Mellana e del consigliere Pinelli, che era rappresentante di Ovada: e dopo un'animata discussione fu accordato il sussidio massimo perchè fosse costrutta la linea Ovada-Cantalupo-Alessandria.

Anche l'altro giorno, per accertarmi meglio del

vero (sebbene ne fossi sicuro, perchè ho preso parte a quella discussione) ho riscontrati i verbali che sono nella nostra biblioteca, e mi compiacqui di vedere che non era un'idea sorta oggi quella di volere che la strada venisse da Ovada ad Alessandria. Signori, io posso anche dirlo, perchè ormai sono dei più vecchi. Io era studente quando Carlo Alberto, il 10 settembre 1840, ha acconsentito ad una società di banchieri genovesi, al Rocca, al Cavegnari, al Pratulungo e ad altri di intraprendere gli studi necessari per la costruzione d'una strada ferrata, non da Torino a Genova, ma da Genova ad Alessandria ed al confine lombardo. Sono andato ancora questa mattina in biblioteca a copiare il testo di quelle patenti; e la Camera mi permetterà di aggiungere dieci parole e niente più, perchè credo di avere già espresso abbastanza il mio pensiero.

Io desidero che si trovi una formola che contenti e soddisfi anche Alessandria. Io non sono egoista, *je desire que tout le monde vive*; ma vivere nel modo proposto dalla Commissione, non si può.

Volete che ve lo dica? È già da due giorni che io studiava una frase, ma non l'ho potuta trovare, una frase che corrispondesse al concetto che io volevo esprimere nella Camera relativamente a questa questione. Si aspettava la soluzione, e ci affidava che fosse favorevole vedere nella Commissione uomini, come l'onorevole Sanguinetti, come l'onorevole Mamelì che hanno sempre propugnato questa linea. Quando invece un bel giorno troviamo un articolo aggiuntivo che esclude Alessandria. Io domando: ma questa non è una ingrata sorpresa?

Detto questo per incidente, torno alle patenti del settembre 1840, colle quali Carlo Alberto autorizzava una società di banchieri a fare gli studi necessari (ecco le parole di quella patente): « per la costruzione di una strada ferrata da Genova al Piemonte e al confine lombardo », e stabiliva per condizione massima che la strada, divisa in due rami progredisse, da una parte oltre Po al confine di Pavia piegando dall'altra verso Alessandria, con la riserva di proseguire verso Torino.

Signori! c'è ancora di più. Si tratta di un morto, quindi posso citare la sua testimonianza, poichè si tratta di un mio concittadino. Allorchè si ventilava nel Congresso permanente dei ponti e strade di Torino la questione ferroviaria, il compianto ispettore Carbonazzi dichiarò che se fosse sorto alcuno a dire che la linea non dovesse andare in Alessandria, anche dovendo fare qualche chilometro di più, si sarebbe relegato al manicomio.

I giorni del pericolo, o signori, non sono ancora passati; Alessandria è una piazza forte, baluardo del

Piemonte e della sponda destra del Po, è una città patriottica, e la Camera non lo può dimenticare; quindi, come dissi, io non voglio maggiormente tediarla, perchè il pensiero mio l'ho già espresso. Io mi era iscritto nella discussione generale perchè temeva di non poter parlare; ora che ho avuto la fortuna di esporre il mio concetto, mi riservo, all'articolo *ad hoc*, cioè l'articolo 11 che risolve la questione, di presentare, in unione all'onorevole Spantigati ed altri di quella provincia, un emendamento nel senso da me spiegato. La strada vada in Acqui, vada dove vuole, ma la strada ferrata deve venire in Alessandria. (*ilarità — Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Onorevole Ercole, poteva risparmiare di sollevare la questione a questo articolo, ed attendere che venisse in discussione l'articolo 11.

ERCOLE. Ne domando scusa, ma mi sono consultato con parecchi amici, e mi hanno detto essere meglio ch'io parlassi ora, perchè, in ultimo, la Camera è stanca. (*ilarità*) Io sono anche in questa parte vecchio ed ho esperienza.

Poi, quello che è detto, è detto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spantigati.

SPANTIGATI. Intervengo con angosciosa preoccupazione in questa questione; non parlo per interessi elettorali, parlo per più alti doveri, e non dimentico che parlando da questo banco, parlo dal banco dove sedeva Urbano Rattazzi, il rimpianto e desiderato rappresentante della mia città nativa.

In verità a me hanno dovuto fare ed hanno fatto impressione le idee accennate in taluno dei documenti, coi quali l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha accompagnato la sua proposta di legge. Non sono 3 anni che da questo banco io perorava, che non dovesse abbandonarsi per le comunicazioni del Piemonte al Gottardo la linea la quale, divisata già quando dapprima Re Carlo Alberto pensava a collegare i commerci del piccolo Piemonte alla Germania, era pure la linea che i patti di Berna segnavano quale la linea naturale dei nostri accessi al Gottardo. Io ben sapeva allora, che il Gottardo non doveva essere strada unicamente ai commerci piemontesi; sapeva che il Lucmagno dapprima divisato era divenuto un anacronismo il giorno dopo che fu con il Piemonte la Lombardia ad inaugurare l'era dell'unità italiana; sapeva il Gottardo necessità grande ai traffici adriatici e dell'Italia centrale; epperò fui io ancora di parere che si facessero quegli accordi che occorrevano ad affrettare l'esecuzione della linea del Monteceneri, la quale a cotesti speciali traffici doveva servire.

Quando la Camera nel maggio 1879 votava per l'efficace intervento dell'onorevole Depretis che

stesse fermo il concetto della linea lacuale, non fui contrario che ad altri interessi, con altre linee, là in quella stessa regione si provvedesse.

Ma, o signori, è finita forse già questa linea lacuale? Il telegrafo ci recava confortante notizia nei giorni scorsi, che la dinamite aveva spezzato l'ultimo diaframma che separava ancora i due sbocchi della galleria di Laveno. Onore a quei bravi ingegneri! Ma intanto è pur certo, che oggi ancora la linea lacuale, che per il voto recente del 1879 doveva essere il nostro cammino del Gottardo, non è finita ancora: e non finita ancora nè aperta al traffico codesta linea, per la quale or sono tre anni, il Parlamento decretava che dovesse effettuarsi l'accesso nostro occidentale al Gottardo, può essere ammesso che si revochi già in dubbio l'opera nostra, e si riapra la quistione riponendo sul tappeto i concetti delle linee rivali e concorrenti, pur soltanto nelle ultime discussioni esclusi? Io non domanderò certo, se siamo ricchi abbastanza da potere quando una linea di comunicazione ferroviaria non è ancora compiuta ad altre pensare, dico soltanto che non mi pare bene di rigettare nella inquietudine interessi ieri soltanto rassicurati, e risuscitare quistioni ieri appena definite.

Io certo non mi permetto di far rimprovero che in alcuno degli uffici del Ministero dei lavori pubblici si studino con affetto le linee che da Serravalle nella Scrivia possano andare al Gottardo attraverso la Lomellina con qualche accorciamento di 4 o di 5 o di pochi più chilometri; però mi par ragione di dubitare che convenga di mettere innanzi problemi cosiffatti, che turbano condizioni commerciali ed economiche stabilite, e le turbano e minacciano per contemplazione di insignificanti abbreviazioni, le quali possono ottenere equivalenza pratica di risultamenti commerciali con abilità di differenziali tariffe.

Non devo però nascondere che le preoccupazioni destate in me dai documenti annessi al disegno di legge presentato dal ministro, si fecero e si fanno nell'animo mio più gravi per le opinioni spiegate nella relazione della onorevole Commissione.

Non ho abitudine di pigliare le cose con troppa furia. (*Si ride*)

Quando venne fuori la questione della succursale dei Giovi, io fui presente qui ai discorsi, che preconizzavano il concetto di provvedere a questo intento con la creazione di una nuova linea ferroviaria da Genova ad Alessandria per Ovada. Io fui ascoltatore dei discorsi dotti e vivaci, che in allora egregi colleghi pronunziarono. Quando la questione uscì da quest'Aula per ritornare là, nel campo degli interessi vivi locali, per avventura alcuno dei miei

egregi colleghi ed amici trovò me non caldo abbastanza ad agitare la questione.

Mi pareva che fosse quistione grave, e da studiarsi prima di schierarsi per l'una parte o per l'altra; epperò quando mi preoccupai di esaminare dove stesse il concetto buono e vero, non poteva non associarmi alla idea di dotare il porto di Genova di una linea ferroviaria nuova ed indipendente, la quale facesse sicuri i suoi traffici di un rapido ed abbreviato cammino, e surrogando al concetto di una semplice succursale, con la spesa di pochi milioni di più, portasse il beneficio della vaporiera in mezzo a regione priva ancora di comunicazioni ferroviarie, provvedendo ad un tempo ad interessi militari di primo ordine.

Inutile che io descriva qui la bontà tecnica del concetto; la pone in sodo la detta relazione dei tre ispettori, ai quali diè incarico l'onorevole ministro di studiare la quistione.

Or bene; io non vengo oggi qui a contrastare la soluzione data alla questione della succursale dei Giovi: non ho l'abitudine di perdere il tempo a combattere per cause già perdute: chè il consenso unanime della Commissione col Ministero mi toglie, principalmente nelle strette delle discussioni presenti, ogni speranza di ritentare la battaglia. Non depongo però le mie convinzioni: vennero tardi, ma perciò sono mature e quindi salde; e mi pare mi sia diritto oramai di rivendicarne la bontà di fronte agli antichi fautori che le hanno abbandonate.

Quando io piglio ad esame l'allegato numero 2 della relazione ministeriale, trovo nel diligente e rimarchevole lavoro del valoroso ingegnere che dirige le ferrovie dell'Alta Italia, che la media dei carri che passano oggi per la galleria dei Giovi, sale a 597.

Inutile che aggiunga, che accetto senza riserva i dati che da quella memoria risultano, secondo i quali di cotesti 597 carri, 200 vanno ad Alessandria, gli altri a Novi si arrestano, e significano il traffico dei Giovi alla Lombardia ed all'Italia centrale.

Ora, e ciò posto, quale è l'argomento in cui ha sua base la soluzione che si è creduto di dover dare alla quistione della succursale dei Giovi nel disegno ministeriale accolto con tanta unanimità di favore dall'onorevole Commissione?

Cotesto, che a costruire — invece di una succursale propriamente detta — una linea nuova da Genova sopra Alessandria, si provveda benissimo e largamente ai traffici nuovi del Gottardo, ed al traffico ancora verso il Piemonte, ma non si tolga che venga giorno, e venga abbastanza presto, in cui il passo dei Giovi si mostri insufficiente ai traffici del

porto di Genova verso la Lombardia e l'Italia centrale.

Ma, signori miei, o l'aritmetica ha perduto qui la tramontana; o non sono queste buone illusioni delle cifre che ne vengono poste innanzi. Se oggi sono 400 i carri che valicano il passo dei Giovi diretti dal porto di Genova alla Lombardia ed all'Italia centrale, e se si deve stare a quella che negli allegati della proposta ministeriale è indicata come la potenzialità massima del passo dei Giovi in 860 carri, io mi domando se per avventura oggi il porto di Genova non abbia già pieno il possesso della Lombardia e dell'Italia centrale; e mi domando ancora, se quando in un breve giro d'anni deve essere aperta la linea Spezia-Parma, non sarà quella una succursale pei traffici del porto genovese verso l'Italia centrale; e allora, pure ad accettare che sia di soli 860 carri giornalieri potenziale il passo presente dei Giovi, senza tenere conto di quello che altra volta già in quest'Aula enunciava con solennità d'affermazione un collega nostro per fermo, in queste cose per grande competenza autorevole, intendo dire, l'amico mio, l'onorevole Rauco, che, il passo dei Giovi possa per avventura con alcune modificazioni d'esercizio dare luogo non ad 860, ma a 1200 carri giornalieri; a prescindere da ciò, dico, ed a stare nella cifra ufficiale dataci di una potenzialità di 860 carri, domando io se possa proprio ritenersi che possa mai il passo dei Giovi diventare quando che sia insufficiente ai traffici di Genova verso la Lombardia e l'Italia centrale; e mi pare chiaro che no. Perchè bisognerebbe supporre un raddoppiamento di tale traffico, e non tenere conto affatto della via nuova, che si aprirà verso l'Italia centrale da Spezia a Parma.

E ciò stante, pare a me fallace base quella che fu data alla soluzione della questione. Imperocchè in considerazione di una eventualità, che non ha ragione, si rinuncia al beneficio di una via nuova e indipendente e di facile esercizio e potenziale di ogni più largo trafficare, e la quale ai traffici di Genova avrebbe dato abbreviazione così verso il Gottardo come verso il Piemonte, ed avrebbe, beneficio sommo ancora, assicurato il vantaggio di una linea doppia e indipendente dall'attuale, pronta sempre a tutti i bisogni e servizi del suo porto, pur quando l'attuale venisse a soffrire alcuna interruzione.

Però dato sfogo così alla convinzione mia, torno a dire che non mi voglio accingere a disperato assunto oramai, quello di combattere il concetto proposto dal Ministero ed accolto dalla Commissione. Porterò invece e piuttosto il contributo alla causa avversaria, associandomi al voto espresso già e non respinto in massima dall'onorevole ministro, che la

spesa di costruzione della succursale divisata debba stare a carico esclusivo dello Stato, disonerata così la provincia di Genova da ogni contributo.

Però, o signori, mi avviene di dovere toccare qui più doloroso tema; quello del temperamento con il quale cercò la Commissione di potere comporre, quasi a transazione, la lite tra Scrivia, ed Orba.

Io so bene che l'onorevole Gagliardo, quanto fu valoroso e prode soldato, altrettanto è cortese e gentile di animo; ma mi pare che qui l'onorevole Gagliardo abbia proceduto come, già una volta, i grandi conquistatori procedevano: abbia passato a fil di spada i nemici (*Ilarità*), quei nemici od avversari suoi, che avevano posto in Alessandria la meta della linea di Orba e Stura.

Nei tempi moderni, si credette mitezza di guerra e progresso a più civile costume, di riservare il fatale trattamento ai soldati che, rinchiusi in fortezza, abbiano negato la capitolazione. Ma ei mi pare che l'onorevole Gagliardo non potesse proprio avere il diritto di riserbare cotesto trattamento...

GAGLIARDO, relatore. Chiedo di parlare.

SPANTIGATI... ai suoi avversari; perchè, alla fin dei conti, egli non ebbe bisogno di espugnare fortezze, avendo trovato facili ad arrendersi gli antichi campioni dell'idea contraria; avendo anzi avuto virtù di ridurli all'opinione sua; in quanto che la relazione attesta unanimi nella soluzione data dalla Commissione i suoi componenti.

Però qui mi viene uno scrupolo. L'onorevole nostro presidente, un momento fa, ha interrotto il mio amico e vicino, l'onorevole Ercole, per avvertirlo che egli per avventura dall'articolo sesto scivolava a parlare sull'articolo 11; ed io mi trovo nello stesso guaio, perchè l'articolo 6 fa in verità quasi una cosa sola con l'articolo 11.

PRESIDENTE. È sperabile che tanto l'onorevole Ercole, quanto l'onorevole Spantigati non parleranno poi sull'articolo 11, e che questo si voterà subito.

SPANTIGATI. Ne do per mio conto anticipata parola all'onorevole presidente e risparmierò così di dire sull'articolo 11 quello che mi permetto ora di ragionare in relazione all'articolo 6.

E dico subito il pensiero mio, e schietto e preciso.

Il temperamento che l'articolo 11 introduce alla soluzione data alla questione della succursale dei Giovi fu cosa per noi inaspettata affatto ed improvvisa.

Non fu arbitrario in vero ed artificiale che la via da Torino a Genova si tracciasse per Alessandria; ma sibbene perchè è là in Alessandria che si accentrano verso Genova i traffici ed i commerci pur ric-

chissimi che si svolgono nella zona che si distende dal lago Maggiore verso quella città e comprende la Valsesia ed il Biellese, e Novara, e Vercelli, e la Lomellina, e poi da Alessandria si distende ancora sino a Novi.

Ora, o signori, venire oggi a dire che tutta questa corrente di traffici è quasi sbagliata, anzi interamente sbagliata, e che Alessandria è fuori di strada, mi pare proprio che si venga a dire cosa non prima pensata, nè seria; non pensata certo mai nelle nostre comunali e provinciali rappresentanze di Torino, di Alessandria e di Novara, che reclamarono sempre la via dell'Orba e della Stura, ma coll'obbiettivo di Alessandria; non sospettata poi neppure dalle popolazioni nostre, soprasvegliate da questa novità nata, quasi come la mitologia faceva nascere gli Dei minori, nelle nubi.

Tocco proprio scabroso tema ed increscioso, ed impongo volentieri all'animo mio commosso moderazione di giudizi.

Non invidio a nessuno le inaspettate fortune; e so che piacciono alle popolazioni anche le ferrovie men fruttuose; ma io mi sento in diritto di dire al Governo del Re che decreti pure esso una strada da Genova a Torino per Acqui ed Asti, se vorrà che questa strada abbia nutrimento, a partire da Acqui verso Genova, bisognerà pure darle l'appendice, e non sarà appendice, ma la parte meglio fruttuosa, il tratto da Ovada ad Alessandria.

Imperocchè ognuno che si faccia a consultare le magnifiche carte in rilievo del Cherubini, vede di leggieri che se in quella plaga può essere alimento di ferrovia, non può essere che in quel tratto di territorio il quale scende da Ovada in Alessandria: e là ad Alessandria quella strada troverà l'antica strada maestra dei traffici piemontesi; la strada grande e vera che non cesserà mai, finchè decreto di legge non sposti da dov'è il lago Maggiore.

Dunque, o signori, sia dato a me in questa discussione incresciosa di protestare col mio voto contro la soluzione data alla quistione della succursale dei Giovi, soluzione non punto giovevole in parere mio ai veri interessi del porto di Genova, e di protestare soprappiù contro quella che si vuole stabilire modalità di andamento della linea di Orba e Stura; modalità di andamento, che erronea economicamente, ha la disgrazia di creare competizioni e rivalità tra popolazioni, fra le quali fu sempre armonia di interessi e cordialità di affetti.

Io spero che il Governo del Re e la Camera sentiranno il bisogno di risolvere cotesta quistione con equità di temperamenti; e se mi fosse lecito di aggiungere una parola, direi che dovrebbe pur essere

in ogni caso preoccupazione somma di governo di non disturbare condizioni economiche stabilite.

Veggasi quello che succede in Francia; la Francia ha una grande linea maestra, la linea verso la quale essa fa convergere ogni sua preoccupazione e cura, la linea da Parigi a Marsiglia.

Ebbene, o signori, questa linea ha una grande piegatura; la piegatura verso Lione. E mai venuto in mente ad alcuno in Francia di abbandonare la linea di Lione quantunque più lunga per andare a Marsiglia? E la Camera lo sa, là in Francia, è già fatta la linea più breve; e il *grand central* darebbe pure una abbreviazione da Parigi a Marsiglia di 40 chilometri circa: ma perchè ciò? Perchè le linee ferroviarie bisogna farle in due; ingegneri e uomini di Stato che studino l'economia pubblica. Per gli ingegneri può bene spesso occorrere quello che dei poeti diceva Orazio: *specie recti decipimur*; per gli economisti, la linea più breve non è sempre la più fruttuosa. L'onorevole Baccarini ristudi la quistione nell'alto ingegno suo, e mi attendo da lui equità e saviezza di risoluzioni; ho detto. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ranco.

RANCO. L'onorevole mio amico Ercole, come fece già altra volta per una simile quistione, vuole ad ogni costo farmi entrare in questa lotta. Ciò a me duole assai perchè ho una naturale avversione a portare discussioni tecniche in questa Camera che io desidero si facciano in altre sedi più tranquille, e forse più serene. Ma non fosse che per cortesia, io debbo rispondere all'invito fattomi dall'onorevole Ercole di prendere parte a questa discussione.

Io auguro all'onorevole Ercole ed a me stesso, che egli non abbia a pentirsene, giacchè egli, che è avvocato distintissimo, deve sapere che qualche volta si perdono le cause buone per difetto di abili difensori. L'onorevole Ercole, prendendo le mosse da un discorso che io ebbi a pronunziare in questa Camera, se non erro, quando si discuteva il bilancio preventivo dei lavori pubblici del 1880, appunto quando si trattò la quistione della galleria dei Giovi, m'invitò a ripetere quello che io aveva detto allora. Ma quello che è grave per me, anzi, gravissimo, si è che egli mi ha messo in contraddizione con quello che risulta ufficialmente dagli allegati che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha uniti alla relazione che precede il suo disegno di legge.

Succede poi all'onorevole Ercole l'onorevole Spantigati, e questo ribatte il chiodo. Io debbo anzitutto ringraziare l'onorevole Spantigati per la confidenza che egli mette in me, e per le gentili espressioni che ha rivolto alla mia persona, che non le merita. L'onorevole Spantigati, ripeto, ribatte il chiodo, e

cita astrattamente la cifra di 1200 vagoni, quale potenzialità di quella ferrovia da me indicata in quel discorso, se ne stabilisce il confronto con l'altra di 860 riferita dalla direzione generale dell'Alta Italia nell'allegato n° 2 e che io, confesso la verità, ho appena letto, perchè, come già dissi, ho ripugnanza a portare questioni tecniche in questa Camera.

Or bene io domando scusa alla Camera se vengo a giustificare la mia cifra, tanto più, essendo io ingegnere, mi sento l'obbligo ed il dovere di ciò fare considerando in specie che dessa non corrisponde a quella ufficiale più sopra menzionata in un documento che ha una grande importanza, per la firma che porta che è quella del direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia. Naturalmente mi trovo in imbarazzo, dopo le dichiarazioni più sopra fatte, e devo perciò rivolgermi alla cortesia della Camera di concedermi, almeno per questa volta, che io entri in qualche dettaglio tecnico. Sarò brevissimo, ma non dubito che mi si permetterà di fare questa difesa che tocca troppo da vicino la mia persona. Io accetto francamente la cifra messa avanti dal direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia, quale rappresentante la potenzialità della ferrovia dei Giovi; ma nel mentre accetto l'esattezza di questa cifra, io sostengo anche l'esattezza della mia. Sembrerà un paradosso, ma pure le cose sono proprio così; avremo dunque ragione tutti e due. E sapete dove consiste la differenza? In questo, che quel direttore generale ha considerato il fatto quale trovasi attualmente, ha considerato quell'esercizio fatto coi mezzi che egli ha colà a sua disposizione. Senza curarsi d'altro egli si riferisce a quello che è; io invece ho considerato le cose come dovrebbero e potrebbero essere, io benchè vecchio mi trovo dalla parte del progresso, mentre quell'ingegnere, amico mio, uomo distintissimo, temo che sia rimasto stazionario.

Mi guardi il cielo di dire che quel documento ufficiale sia stato fatto *ad usum Delphini*; io non mi azzarderò mai di pronunziare una bestemmia tale; conosco troppo bene l'indipendenza e l'onorabilità del mio amico Massa, e non mi passa neanche per la mente che egli abbia potuto ciò fare; ma a dire proprio il vero, mi è parso vedere in quel documento una certa tal quale rigidezza, un certo tal quale rigore che mi parve, ripeto, indicasse che chi aveva scritto quel documento pensava che, allargando un po' troppo la mano, forse avrebbe incontrata una troppo grande responsabilità. Ha preferito perciò di stringerla e forse l'ha stretta un po' troppo.

Quello che temo si è che ci mettiamo quella certa *routine* che pur troppo s'introduce in tutti i ser-

vizi, non soltanto delle strade ferrate, ma anche delle altre amministrazioni: quella *routine* che è così dolce e fa parere tanto piacevole fare oggi quello che si è fatto il giorno prima, poichè è comodo correre per la stessa via piana, evitando il rischio di urtare in ostacoli nascosti.

Ecco quello che io ho visto in quella relazione. Ma io ho detto che accetto di buon grado la cifra di 860 vagoni rispetto alla potenzialità della strada ferrata dei Giovi. E accetto questa cifra perchè è giustificata dallo stesso suo autore, e perchè le ragioni che egli adduce per giustificarla sono precisamente quelle che sono necessarie per giustificare la mia.

Se mi si permette, entrò in qualche dettaglio. Il direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia comincia da far notare che fra Pontedecimo e Bussalla c'è un piano inclinato. Questo piano inclinato ha una lunghezza di 10 chilometri ed una pendenza massima del 35 per mille. In mezzo a questo piano inclinato c'è un pianerottolo, e lì si è stabilita una stazione telegrafica che ha la missione di telegrafare alla stazione di partenza il momento in cui arriva colà il convoglio e che è libera la strada per il convoglio susseguente.

Il convoglio da Pontedecimo a questa stazione, (lo dice lo stesso direttore generale dell'Alta Italia, perchè io non faccio che riepilogare le ragioni dette da lui), per percorrere cotesto tratto impiega da 16 a 17 minuti.

Ora, siccome naturalmente bisogna tener conto delle perdite che si possono avere in dipendenza della lubricità delle rotaie nei giorni di umidità, bisogna aggiugnere ancora a quella cifra un aumento di qualche minuto. Dunque su questo piano inclinato i convogli non possono seguirsi gli uni agli altri se non ad un intervallo mai minore di 18 a 19 minuti. Ma, signori, egli dice, c'è un'altra causa di ritardo di cui è d'uopo tener conto, e sapete qual è questa nuova causa di ritardo? È questa, che i treni che partono da Genova partono con un numero grandissimo di vagoni, e quando arrivano a Pontedecimo bisogna scomporli in altri minori; e qui calcola la perdita di qualche minuto da aggiungere ai 19 citati più sopra; ma ciò, secondo lui, non basta per questo; vi sono pei viaggiatori, 10 se non erro, e questi devono sempre avere la precedenza su quelli di merci. Arrivando questi spesso in ritardo, massime quelli provenienti dalla Spezia, prendono il turno di quello in partenza; dunque bisogna aggiungere altra perdita di tempo, e tutto sommato dichiara che non può far partire i treni ad un intervallo minore fra l'uno e l'altro di mezz'ora. Ora il giorno si compone di 24 ore, e sic-

come, egli dice, ho bisogno di quattro ore per fare le riparazioni alle strade, non restano disponibili che 20 ore, e quindi non si possono far partire al più che 40 treni per ogni giorno; ma dal momento che i treni sono limitati a quaranta, è conveniente, per raggiungere un effetto il massimo possibile che i treni siano composti di un numero di vagoni il più grande possibile. Le locomotive attualmente colà impiegate possono da sole trascinare da 9 a 10 vagoni. Accoppiandole a tre, trascinano in media da 21 a 22 vagoni. Moltiplicata questa cifra per 40, trovate precisamente la cifra che egli vi ha indicato. Ecco presso a poco il calcolo fatto dal direttore generale, che io approvo perchè è esattissimo, e sul quale nulla ho a dire in contrario.

Ma, o signori, chi impedisce alla direzione generale dell'Alta Italia di intercalare due nuove stazioni fra Pontedecimo e l'attuale stazione telegrafica, e fra questa ed il punto di arrivo Busalla? In questo caso, dovendo il convoglio percorrere la metà di distanza fra l'una e l'altra stazione guadagnerà pure la metà del tempo cioè da otto minuti a nove minuti; ma chi impedisce, o signori, all'Alta Italia di allargare la stazione di Pontedecimo e quella di arrivo in modo da poter comporre i treni molto tempo prima della loro partenza come appunto si fa in Francia ed in Inghilterra? Mi ricordo di essermi trovato in stazioni inglesi ove le partenze dei treni si succedevano l'uno all'altro di 5 minuti ed anche di tre in tre minuti. Orbene in quelle stazioni si trovavano, li ho visti coi miei occhi, sempre pronti 4 o 5 convogli; e per conseguenza quando veniva l'avviso di mettersi in moto non perdevano nemmeno un secondo. Dunque si procuri di allargare le stazioni di Pontedecimo e di Busalla, si trovi modo di aumentare il numero dei binari morti per ricevervi 1, 2, 3 treni di partenza e la loro composizione si faccia sempre molto tempo prima che il treno riceva l'avviso di mettersi in moto. E qui vedesi subito che non si perde neanche un minuto secondo. Dal momento poi che mediante questa preventiva operazione si può accorciare l'intervallo delle partenze dei treni riducendolo a 15 o 20 minuti, non è più necessario dare la preferenza ai treni dei viaggiatori in ritardo su quelli di merci. Si capisce che volendo mantenere gli intervalli fra un treno e l'altro attuali di mezz'ora, si perderebbe troppo tempo a non dare la precedenza ai viaggiatori; ma se voi avvicinate questi due estremi, non c'è più nessuna necessità di dar sempre la preferenza ai treni dei viaggiatori in ritardo e potete così conservare a ciascuno il suo turno senza alcuna perdita di tempo.

Vedete dunque che non c'è bisogno di avere il cervello d'Archimede per ottenere questo risultato.

Ma signori, chi obbliga la direzione generale di attenersi alle locomotive colà impiegate e di non approfittare del continuo progresso che hanno fatto le loro costruzioni per impiegarne altre di maggior potenza?

E qui, se la Camera me lo permettesse, vorrei raccontare un piccolo aneddoto che fa grandissimo onore all'ingegno italiano; ed io non esito punto a dirvi che gli ingegneri italiani seppero sempre tenere alta la bandiera del progresso per quanto concerne i lavori pubblici in generale e per le ferrovie in particolare, quantunque queste sieno arrivate le ultime in Europa. Or bene, quando si sono cominciati i lavori delle ferrovie da Genova a Torino e da Alessandria al lago Maggiore, avveniva qualche discrepanza, qualche urto fra i vecchi ingegneri che componevano in allora il Consiglio permanente di acque e strade che ora è sostituito dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; siccome si aveva in quel momento alla testa del Governo un uomo che parlava poco ma agiva moltissimo (lo cito a titolo di onore), il compianto cavaliere Desambrois, visto che non si poteva con quelle tenzoni andare avanti, e volendo ad ogni costo spingere i lavori delle ferrovie onde recuperare il tempo perduto dal suo predecessore, tagliò, come si suol dire, colla spada il nodo gordiano, scrisse nel Belgio dove il ministro dei lavori pubblici era suo amico, perchè gli mandasse un distinto e pratico ingegnere belga, che, arrivato in Piemonte, egli poi nominò ispettore generale delle ferrovie. Questo stesso ingegnere si era in quel tempo distinto nel Belgio precisamente per trovare il modo di vincere le forti pendenze delle ferrovie, perchè bisogna che sappiate che in quel momento non era ancora decisa la questione.

Non si credeva possibile di potere esercitare le ferrovie con forti pendenze con locomotive. Infatti quest'ingegnere ha applicato nel Belgio al piano *inclinato* di Liegi (quelli che sono stati nel Belgio lo hanno visto) che aveva da 26 a 27 millimetri, vale a dire il 27 per mille di pendenza, ha applicato, ripeto, un sistema di macchine fisse da lui inventate. Ed è per questo che voi trovate che il piano inclinato dei Giovi è diviso in due tratti presso che eguali da un pianerottolo orizzontale che doveva ricevere le macchine fisse. In quel tempo mi ricordo che la stessa questione verteva in Austria. L'Austria costruiva la grande strada del *Sommering* che aveva pendenze dal 26 al 27 per mille. Ma siccome aveva capito che, applicando le macchine fisse lungo larghe e ripetute tratte di simili pendenze, sarebbero avvenuti grandissimi inconvenienti, indisse un concorso europeo, promettendo premi

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

favolosi che ammontavano, se ben ricordo, a centinaia di mila franchi, a quell'inventore di una locomotiva da potersi applicare per l'esercizio di quella ferrovia del Sömmering che aveva, come già dissi, una pendenza del 26 al 27 per mille. Parecchi furono i concorrenti, quello che riportò la vittoria fu un bavarese che presentò la locomotiva che si chiamò *Bavaria* dal nome dell'officina dalla quale sortiva. Nel programma di concorso c'era questa condizione: che la locomotiva per essere vincitrice doveva lavorare per un dato tempo; non so se tre o quattro mesi continui. Vedete potenza della meccanica! La locomotiva fu costruita in modo che potè lavorare senza inconvenienti per il tempo prescritto nel programma del concorso, e guadagnò il premio.

Dopo tre mesi, la locomotiva cominciò a sconnettersi, le sue parti deteriorarono e si rese affatto inservibile all'esercizio, passò nei depositi di riforma e non si parlò più della *Bavaria*. Ebbene in quel momento noi avevamo mandati alcuni giovani ingegneri (lo voglio dire perchè fa onore al genio italiano), nel Belgio perchè s'istruissero nella costruzione delle locomotive. C'erano fra questi giovani il compianto Sommeiller, il compianto Rua, e l'ingegnere Grandis, uno dei tre del Moncenisio. Questi giovani ingegneri arrivano in Piemonte baldi, pieni di vigore e coraggio, e senz'altro proposero al Governo lì per lì di sostituire alle macchine fisse, che l'ingegnere Maus aveva proposto e stava per far costruire, nuove locomotive da loro progettate. E notate bene che si trattava di una pendenza come voi ben sapete del 35 per mille.

Ebbene si trovava in allora presidente del Consiglio dei ministri il compianto Cavour, e quale ministro dei lavori pubblici il compianto Paleocapa; sì l'uno che l'altro avevano una grande confidenza nel genio dei nostri giovani ingegneri che sempre seppero incoraggiare in ogni guisa, e accolsero per così dire al volo la proposta di questi giovani ingegneri appena usciti per così dire dall'Università. Potete immaginare che battaglie, che vive ed aceree discussioni si impegnarono dopo questa risoluzione.

Però i giovani ingegneri riportarono la vittoria e l'ingegnere belga loro superiore dovette far fagotto e ritornare nel Belgio. Le locomotive furono definitivamente prescelte.

Però precedentemente il Governo aveva voluto consultare in proposito un grande ingegnere, nientemeno che Roberto Stephenson, costruttore del famoso ponte tubulare Bretania, e figlio dell'inventore della prima locomotiva, Jorge Stephenson che aveva una grande officina di costruzione di macchine in Inghilterra; e lo Stephenson venne a Torino. Io

ebbi l'onore di accompagnarlo e di stare assieme a lui qualche tempo.

Esaminati i progetti, egli si dimostrò pronto ad eseguirli, ma senza volere accettare la responsabilità del loro esito. Mi ricordo sempre che egli disse: io eseguisco le locomotive come furono progettate, ma non assumo la responsabilità; ciò nullameno il Governo tenne fermo, i nostri ingegneri ebbero la consolazione di vedere all'opera le loro locomotive, che hanno fatto un eccellente servizio per moltissimo tempo col plauso di tutta l'Europa.

Non vi fu in quel tempo una pubblicazione, una memoria, un opuscolo, un'opera di costruzione di ferrovie che non abbia citata ed encomiata quell'applicazione che si può dire la prima d'Europa.

Quelle locomotive avevano quattro ruote accoppiate, erano senza *tender* ed agivano accoppiate due a due. Or bene sapete quanti vagoni esse trascinavano su quel piano inclinato? Da sei a sette vagoni. Ma il traffico, il commercio erano allora limitati, ed esse hanno fatto durante diversi anni un lodevolissimo servizio.

La società dell'Alta Italia, alla quale era stata venduta quella ferrovia, ed a ragione, vedendo che il commercio cresceva, che il traffico aumentava, e che il progresso nella costruzione delle locomotive aveva fatto un passo enorme, ha sostituite, ed ha fatto benissimo a quelle altre, locomotive più potenti, che sono appunto quelle che abbiamo attualmente in servizio. Con questa sostituzione, invece di trainare con due locomotive sei a sette vagoni, è pervenuta a trascinare con una sola nove a dieci vagoni. E questo è un vero progresso, perchè duplicò la loro potenza.

Ora domando io, perchè quel direttore generale, che fu compagno del suddetto Jaghi e che ebbe sì begli esempi nella sua stessa amministrazione, non propone al Governo di commissionare locomotive più potenti di quelle che s'impiegano ora? Io non dico di prendere queste locomotive ora in esercizio e di metterle in magazzino; no, o signori; io mi limito a chiedere di intercalare a queste locomotive altre più forti, e così si avrà per necessaria conseguenza alcuni treni composti di un maggior numero di vagoni, e quindi la media diventerà superiore a quella attuale, e la potenzialità della strada sarà accresciuta. Quindi, quando io ho detto che la potenzialità della strada deve raggiungere 1200 vagoni, ho detto il vero; e quando il direttore generale dell'Alta Italia ha detto che essa arriva a 860 vagoni, ha pur detto la verità; ma la differenza viene, come già osservai più sopra, da che egli si contenta dello *statu quo*, mentre io vorrei fare un

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

passo avanti, vorrei perfezionare, vorrei progredire. Ecco tutto.

Mi rincresco di avere fatta questa lunga digressione (*No! no!*), ma sono in causa propria, e mi permetterete naturalmente di difendermi. Io non so parlare, perciò non avea nessuna intenzione di interloquire, non avendo domandato di parlare, nè essendomi iscritto; ma fui tratto nella lotta dai miei amici, e per conseguenza mi spiego come posso.

Voci. Va benissimo!

RANCO. Voi mi direte adesso: ma dunque voi non volete questa succursale? Voi avete dimostrato che l'attuale ferrovia potrebbe essere molto più potente di quello che si è supposto, facendo quelle piccole opere che credo si possano eseguire senza grande spesa, e senza difficoltà e perdita di tempo (ed io non mi periterei di prendere la responsabilità di eseguirle e di esercitar quelle strade); dunque voi non volete fare la succursale? No, signori, io la voglio la succursale. Voi vi ricordate, o signori (ed è per questo appunto che sono stato in allora obbligato a prendere a parlare), quello che successe dopo l'avvenuta interruzione della ferrovia di Genova in seguito allo scoscendimento di un piccolo tratto della galleria dei Giovi. Tutto il commercio ne risentì gravi danni. Tutti temevano che da un momento all'altro si rinnovasse l'interruzione in un altro punto della galleria; il pericolo si esagerava come al solito, si diceva che era imminente; alcuni nostri colleghi affermavano che la galleria non poteva più esistere. Un mio amico mi narrò che un ingegnere distintissimo, già nostro collega, non passava più sotto la galleria per tema di esservi schiacciato. Preferiva traversare i Giovi colla propria vettura.

Ebbene, io dico che dal momento che è invalso il dubbio (sebbene io non lo creda punto fondato) sulla solidità di quell'opera, bisogna fare una succursale la quale, secondo me, deve avere due scopi. Il primo è l'aumento della potenzialità, sebbene quella attuale, come ha detto benissimo l'onorevole ministro dei lavori pubblici, possa bastare ancora per qualche tempo. Il secondo punto al quale si deve badare è la sicurezza; tanto più, ripeto, che dopo quanto successe tutti temono, al pari di coloro che furono scottati dall'acqua calda e che rifuggono anche dall'acqua fredda.

Ora tutti gli occhi sono conversi alla galleria dei Giovi, non si guarda più in là, e si è paghi di avere una succursale, che la rimpiazza in caso di accidente, e che è appunto quella prescelta. Ma credete che con questa si sarà ottenuto lo scopo in tutta la sua portata? Non lo credo. Infatti, quando si pensa che oltre la galleria dei Giovi, che ha circa

3500 metri di lunghezza, vi sono fra lo sbocco della prescelta succursale e Novi altre quattro gallerie, non si può a meno di credere che i pericoli ivi saranno maggiori.

Voi m'insegnate, signori, che il punto debole di una galleria è la testa della medesima. Se succede uno scoscendimento, se succede un movimento nell'interno della montagna, dove si manifesta questo movimento? Alle sue falde, ed è la testa della galleria che è compromessa. Ora, se la galleria ha due teste, il pericolo è come due (come nella galleria dei Giovi); e avrete il pericolo come otto laddove esistono quattro gallerie con otto teste. Ma ciò non basta ancora. Voi avete la strada che, partendo precisamente dallo sbocco della succursale, percorre la valle della Scrivia, costeggiando il torrente dello stesso nome, per lunghi e lunghi tratti. Essa è difesa da una pietraia di massi grossissimi. Io l'ho fatta, per conseguenza ne rispondo come ne può rispondere un povero mortale.

Ma chi mi garantisce che domani, un confluente della Scrivia, ingrossato, non getti giù, nel letto del fiume, una grandissima quantità di grosse materie che lo ingombrino e lo restringano grandemente, e che il fiume non essendo in piena, il suo letto momentaneamente si alzi? Arrivando poi la piena della Scrivia e trovando il letto ingombro, alzerà necessariamente il suo livello e trascinerà la ferrovia che sarà in gran parte asportata, e così intercettato quel passo, e che quindi ci voglia molto tempo per isgomberarlo e la via resti intralciata? Voi che avete tanta fede in questa succursale, se arriva questo fatto, oltre che perdere il commercio così amato, così accarezzato della valle del Po e della Lombardia, voi perderete anche quello del Gottardo, e perderete ad un tempo una parte di quello del Piemonte. Cogliendovi questa disgrazia, voi vi potreste trovare in momenti difficilissimi perchè allora sarete già in concorrenza con Marsiglia e Trieste, ed avrete così il lucro cessante ed il danno emergente su larga scala. Perciò, io dico: la vostra succursale io la accetto condizionalmente, non perchè io non abbia intera fede nella competenza e, soprattutto, nella imparzialità del nostro ministro dei lavori pubblici. So che egli è ispirato dai suoi apostoli, molto istruiti e molto competenti; quindi la soluzione che egli ha prescelta io la accetto. *Magister dixit* ed a me basta.

Ma con questa succursale credete voi d'aver provvisto ai due scopi: alla potenzialità e alla sicurezza? Alla potenzialità, sì; alla sicurezza, no.

Or bene, io accetto di buon grado l'idea dell'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè, senza bisogno che io lo accenni, ha avuto il buon presen-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

timento di proporre per un tempo, che spero non troppo lontano, la costruzione della ferrovia che da Genova corre ad Ovada per la valle di Stura ed Orba, e da lì si pieghi verso Acqui; io l'accetto perchè tende a raccorcicare la distanza fra Genova, Torino oltre di diciannove chilometri, e malgrado l'obbiezione sollevata dal mio amico l'onorevole Spantigati, io insisto in questa mia idea perchè saranno sempre 19 chilometri guadagnati anche per fare concorrenza a Marsiglia verso i Cantoni svizzeri francesi di Ginevra, Losanna, ecc.

Io accetto questa ferrovia, ripeto, ma non mi fermerai ad Ovada; anzi supplico di pensare al suo proseguimento che da Ovada corra verso Alessandria, e di pensarvi per tempo, perchè questa ferrovia oltre ai caratteri militari che abbiamo visto citati negli allegati, ha pur quello di supplire quale succursale nel caso che succedesse un'interruzione fra Busalla e Novi; il giorno in cui sarà fatta questa ferrovia, allora, ma allora solamente l'interesse del porto di Genova e dell'Italia tutta, perchè l'interesse di Genova è interesse italiano, sarà assicurato, e si potrà con sicurezza affermare che noi possiamo sostenere la concorrenza col commercio di Marsiglia e Trieste senza tema che Genova possa trovarsi mai isolata.

Ma se le cose rimarranno allo *statu quo*, voglio dire se ci fermeremo alla succursale prescelta, io credo che potrà avvenire quello che è già avvenuto purtroppo altra volta, vale a dire una qualche interruzione sul tratto fra Busalla e Novi; e allora voi tutti piangerete per non aver insistito ad avere subito la ferrovia Genova-Ovada prolungata sino ad Alessandria, e ciò appunto al fine d'ottenere lo scopo tanto desiderato, cioè quello d'aver una vera succursale che garantisca ad un tempo la sicurezza e la potenzialità di questa così importante ed indispensabile comunicazione.

Io credo di aver parlato abbastanza; non voglio intrattenere maggiormente la Camera, poichè non sarei al caso di sviluppare altre idee; quindi taccio e vi ringrazio d'avermi ascoltato. (*Bravo! Bene! — Vive approvazioni*)

PRESIDENTE. L'onorevole Sanguinetti Adolfo ha facoltà di parlare.

SANGUINETTI ADOLFO. L'onorevole Ercole ha dichiarato di avere avuto molte sorprese, ma che la maggior sorpresa provata, fu quella d'aver visto me e l'onorevole Mameli far parte della Commissione, la quale ha proposto l'articolo 11; e fino ad un certo punto le sorprese dell'onorevole Ercole sono in apparenza legittime.

Io ho combattuto per quasi tre anni d'accordo

coll'onorevole Ercole, anzi posso dire che fummo alleati nel propugnare la linea da Genova ad Alessandria per le valli della Stura e dell'Orba.

Parrebbe dunque, da quanto ha detto l'onorevole Ercole, che io oggi, avendo accettato l'articolo 11 della Commissione, il quale, secondo me, risolve una grave questione, fossi in contraddizione con me stesso.

Ebbene io non sono caduto in contraddizione alcuna. Posso dire, non già per menarne vanto, che non è mio costume, che forse io ebbi nella questione della ferrovia della Stura e dell'Orba una parte maggiore di quella che vi abbiano avuto gli onorevoli Ercole e Spantigati; posso dire che la questione relativa a questa ferrovia, della quale si cominciò a parlare nel 1872, era forse sepolta, quando io concorsi a richiamarla in vita, prima forse che l'onorevole Ercole l'avesse sentita a nominare. Successivamente, e in quest'Aula, e fuori, e a Torino e a Genova e ad Alessandria, io ho sempre continuato a patrocinare in tutti i modi questa linea; tantochè io credo che l'onorevole Baccarini, al quale non ho dato *requie* durante tre anni, abbia dovuto dire: il deputato Sanguinetti è un gran seccatore. (*ilarità — Parecchi deputati stanno conversando nell'emiciclo*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, in questo modo ci vorranno ancora otto giorni per finire questa legge. Facciano silenzio e prendano i loro posti.

SANGUINETTI A. Io non ho mai dato tregua, ripeto, all'onorevole Baccarini, e l'ho sempre eccitato in tutti i modi perchè s'interessasse a questa linea.

Ora, come si spiega questo fatto che nella Commissione io abbia proposto l'articolo 11? La spiegazione è molto semplice. Dopo che noi abbiamo lottato per tre anni consecutivi a favore della linea tra Genova ed Alessandria per le valli della Stura e dell'Orba, il ministro dei lavori pubblici ha creduto di mettere la questione in termini affatto diversi; disse, cioè, di riconoscere l'utilità e la convenienza di una linea tra Genova ed il Piemonte a ponente dell'attuale, la quale raccorciasse la distanza tra Genova, Torino ed il Cenisio; ma dichiarò ancora essere indispensabile la costruzione della pura succursale tra le valli della Polcevera e della Scrivia.

Ora, io domando all'onorevole Ercole se, posta la questione nei termini che la pose l'onorevole ministro, se, di fronte alla impossibilità di riuscire a far trionfare la nostra prima idea, se di fronte alla sicurezza di essere battuti, se di fronte al pericolo di non avere nè la linea da Ovada ad Alessandria, nè quella che per Acqui deve mettere ad Asti, io

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

domando, dico, all'onorevole Ercole, come si sarebbe egli regolato se si fosse trovato a far parte della Commissione. Egli avrebbe fatto quello che feci io. Perchè non si ottenne che la ferrovia facesse capo ad Alessandria, si doveva respingere la ferrovia da Genova ad Asti per Ovada, la quale costituisce un grande interesse non solo per Genova, ma per tutto il Piemonte?

L'onorevole Ercole non ha avvertito le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole Baccarini. L'onorevole ministro dichiarò di essersi messo in un quadrato, di essersi armato di una corazza; di non potere, cioè, fare concessione alcuna; od il progetto come si trova, o nessun progetto. Ora io sfido l'onorevole Ercole, nelle condizioni attuali della Camera e nelle condizioni del Ministero, perchè in questo momento il Ministero ha una vera dittatura, a sfondare il quadrato entro il quale si chiuse l'onorevole Baccarini, a rompere la corazza di cui si vestì.

Del resto è proprio vero che la Commissione colla sua proposta abbia pregiudicato la città di Alessandria? Anzitutto dichiaro che quando sarà in discussione l'articolo 11, io voterò l'aggiunta fatta dall'onorevole Spantigati, perchè credo che il tronco Ovada-Alessandria sia un'appendice della linea Genova-Ovada-Asti; ma quando il Ministero non accettasse, e la Camera non approvasse la proposta dell'onorevole Spantigati, io credo che la città di Alessandria non sarebbe pregiudicata dall'articolo 11 della Commissione, in quanto che tanto il ministro nella sua relazione, quanto la Commissione hanno dichiarato che non c'è e non deve esservi difficoltà alcuna a concedere, a chiunque ne faccia domanda, la linea da Ovada ad Alessandria come linea di quarta categoria. E se la città di Alessandria avrà la coscienza, come certo l'ha, dei suoi interessi, non esiterà un momento a chiedere la concessione del tronco Ovada-Alessandria come linea di quarta categoria, salvo ben inteso a costruirlo a tipo numero uno. E la costruzione non costerà gravi sacrifici pecuniari a quella patriottica città; ed allora i voti di Alessandria saranno esauditi, e la causa per la quale io e l'onorevole Ercole abbiamo tante lottato sarà vinta.

Io quindi, non solo non sono in contraddizione con me stesso, ma credo di aver concorso, pur tutelando i grandi interessi di Genova e della città di Torino, e dell'intero Piemonte, a dar soddisfazione ai voti, ai desideri di Alessandria.

Se noi non avessimo accettato, lo ripeto, la questione nei termini in cui saviamente fu messa dall'onorevole Baccarini, se non l'avessimo risolta in quei termini nei quali il Governo poteva acconsen-

tire con noi, avremmo fatto opera vana. Si sarebbe costruita la sola succursale; le valli della Stura e dell'Orba non avrebbero avuto mai il beneficio della ferrovia; il porto di Genova non verrebbe riavvicinato al Cenisio di una ventina di chilometri; e la città di Alessandria non avrebbe potuto pensare a collegarsi con Ovada.

Io non ho altro da aggiungere: ho creduto debito mio di scagionarmi d'una specie di contraddizione che credo mi abbia apposta l'onorevole Ercole; ho creduto di giustificare, quantunque non ve ne fosse il bisogno, la condotta mia.

PRESIDENTE. L'onorevole Mocenni ha facoltà di parlare.

MOCENNI. Parlando ieri contro l'opinione di una Commissione che conta per membri gli onorevoli Nervo e Gagliardo, non mi aspettava oggi di dover parlare una seconda volta per rispondere all'onorevole Ercole. (*ilarità*)

L'onorevole Ercole avrà osservato che alla sua prima sfida io non ho creduto di rispondere, non volendo far perdere tempo, ora prezioso alla Camera; ma egli mi ha reiteratamente sfidato, quasi ch'è io non fossi pienamente del suo avviso, tantochè m'è giocoforza rispondergli due parole. Non ho bisogno di ricordare alla Camera ciò che dissi ieri sulla convenienza, a mio modo di vedere, di una linea ferroviaria che si staccasse dal Colle del Turchino per rivolgersi ad Alessandria; ma rammento succintamente di avere dimostrata la necessità che, quando fosse approvato lo sbocco ad Asti, la nuova linea dovesse essere riunita ad Alessandria per un tronco che si staccasse da Ovada; nel qual parere io era confortato anche dalla opinione del Ministero della guerra. Mi permetterà l'onorevole Ercole che io gli dica che qualora conoscessi altri pareri della autorità militare, non ancora resi di pubblica ragione, e li conoscessi per la mia posizione d'ufficiale di stato maggiore, non sarebbe oggi il caso di esporli alla Camera, spettando all'onorevole ministro della guerra di trovare il mezzo ed il modo di rendere codesti pareri palesi e manifesti agli onorevoli deputati.

È un fatto, o signori, che non si può apprezzare il ragionamento dell'onorevole Gagliardo, me lo permetta l'egregio mio amico, nella parte tattica e strategica che egli tratta alle pagine 6 e 7 della sua relazione.

Mi permetta anche di dirgli che egli è in contraddizione fra il proemio e la conclusione, perchè, mentre nella prima parte ci dimostra che non bisogna cercare di raggiungere più fini ad un tempo stesso per non perderli tutti, mentre ci dimostra

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

che non bisogna occuparci soltanto dei rapporti commerciali che può avere la linea del Turchino diretta per la via più breve verso il Cenisio, termina dicendo che la Commissione spera che noi tutti vorremo riconoscere il perfetto andamento della nuova linea come il più vantaggioso per l'economia e per la difesa dello Stato.

Dell'economia, in verità, parla molto; della difesa dello Stato, o non dice nessuna ragione, o quelle che porta sono di valore tale che forse sarebbe stato miglior consiglio di risparmiarle; certamente sono poco persuadenti. E questo è forse il difetto principale delle nostre discussioni ferroviarie.

Fino dal 1879 si riconosce da tutti a parole l'importanza militare delle ferrovie, ma poi per interessi locali e commerciali di cui si esagera la portata, si preferisce, col pretesto dell'interesse commerciale, soltanto quello politico, si tralascia il vantaggio difensivo ed offensivo militare, mettendosi in contraddizione con quell'entusiasmo e con quel patriottismo che ci consigliano spese militari ingenti e che ci obbligano ad imporre gravi sacrifici ai contribuenti.

Io ringrazio però l'onorevole Ercole, e debbo dirgli che ha perfettamente ragione quando sostiene e protegge gli interessi della sua Alessandria, perchè Alessandria è un obiettivo militare principalissimo sulla destra del Po, capitalissimo come piazza forte che si trova al vertice di tutte le comunicazioni che scendono dalle Alpi.

Se noi pensiamo che quel punto completa la sua posizione offensiva e difensiva colle forti posizioni di Valenza e di Casale, se noi consideriamo Alessandria rispetto alle Alpi marittime, se consideriamo che è l'appoggio più vicino a tutte le operazioni difensive sulla destra del Po, è evidente che non si può fare alcun paragone tra una linea che faccia capo a questa piazza, ed altre che se ne allontanano. Nè la ragione dell'onorevole Gagliardo che è venuto a parlarci di doversi tener conto di una sola marcia ordinaria di 30 chilometri, mi persuade, non trattandosi di far marciare sopra questa strada un solo reggimento, un solo battaglione, ma bensì di dovere a Ovada e Masone concentrare anche migliaia d'uomini.

Io non voglio trattenere maggiormente la Camera per dimostrare l'importanza della situazione di Alessandria rispetto alle Alpi ed al Po; ma l'onorevole Ercole ha citato ancora gli ordini del giorno degli uffizi, per cui, sebbene non abituato a parlare del mio io, essendone l'autore, debbo dire qualche cosa.

Oggi l'onorevole Ercole vuole sapere da me che cosa proponi. Ebbene io gli risponderò con una

brevissima lettura di due righe d'un ordine del giorno che fu approvato, mi pare, all'unanimità nel 2° ufficio di cui faceva parte insieme all'onorevole mio amico Gagliardo:

« L'ufficio, ritenendo che le ferrovie, oltre agli interessi commerciali, devono provvedere alle esigenze militari, e particolarmente al concentramento delle truppe nella difesa, ed ai loro spostamenti nelle zone di operazione, raccomanda al commissario di sostenere la necessità del consenso del ministro della guerra per ogni nuova costruzione. Inoltre raccomanda, e particolarmente senza pregiudizio della nuova linea dei Giovi, lo studio di una nuova linea per il colle del Turchino ad Alessandria. »

Vede adunque che fin d'allora io aveva fatto il debito mio.

Quando non si approvasse questa linea, farei io pure voti per l'altra, stata così opportunamente suggerita dall'esame delle carte del Cherubini (*Ilarità*) all'onorevole Ercole, cioè per quella che per Genova, Ovada ed Acqui si collegherebbe per Bra, Carmagnola e Torino al Cenisio; cosicchè, oltre ad difendere gli Appennini verso la Liguria, si avrebbe anche il vantaggio commerciale di collegarci in qualche modo al Cenisio.

E dacchè mi trovo a parlare, io desidero di rilevare alcune cose che ho udite dalla bocca dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ieri egli accusò in un modo assai caratteristico noi militari di non essere mai d'accordo.

Mi perdoni, onorevole Baccarini, ma questa volta io credo che ella ci fa un'accusa assolutamente ingiusta. Noi militari non abbiamo parlato molto in questa questione, e non abbiamo parlato perchè vediamo troppo spesso inascoltate le nostre ragioni; ma abbiamo parlato l'onorevole Di Lenna ed io. Ora io credo che le opinioni che io ho manifestate, e le proposte che ho fatte sono tali che l'onorevole Di Lenna possa sottoscriverle; come dichiaro che approvo le proposte che egli ha fatte. Mai fummo in contraddizione, e quindi l'accusa che noi militari non siamo d'accordo sopra la difesa per quanto concerne le ferrovie, per parte mia la respingo. Del resto l'onorevole ministro si trinciava dietro a dichiarazioni così assolute che io non oso più di chiedere nulla. Nulladimeno debbo chiaramente fare una protesta ed esprimere una mia opinione personale, ed è questa. Se guai nasceranno al momento in cui il pericolo verrà, se certi trasporti che saranno giudicati necessari non si potranno fare, la colpa non sarà nostra, ed io veglio che esista una mia parola nel resoconto della Camera per provare che non ho partecipato all'opinione della generalità, all'opi-

nione di coloro che hanno negato quei piccoli tronchi indispensabili per collegare le linee militari importanti. L'onorevole ministro si rinchiude, così disse, in un quadrato, e si difende come un capitano piuttosto disposto a morire che cedere; onorevole ministro, mi perdoni, ma questa volta il suo coraggio non è molto grande; il suo quadrato è così forte e gli assalitori così pochi, che quando anche fossimo più valorosi ella continuerebbe a vivere tranquillo. Per mio conto poi sarei dolentissimo di trionfare colle spoglie opime dell'onorevole Baccarini. (ilarità)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mameli.

MANELLI. Io ho domandato di parlare per dichiarare che mi associo ai voti espressi dall'onorevole Sanguinetti per una congiunzione ferroviaria tra Alessandria ed Ovada. Quanto alle accuse indirette di cui posso essere fatto segno nei discorsi dell'onorevole Ercole e dell'onorevole Spantigati io non credo veramente necessario di difendermi nè scagionarmi.

ERCOLE. I fatti stanno contro di voi.

PRESIDENTE. Dunque passeremo alle linee successive.

GAGLIARDO. Avevo chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Scusi, l'avrà chiesto ma non a me. (ilarità)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gagliardo.

GAGLIARDO, relatore. L'onorevole Ercole ha fatto una carica a fondo contro di me, che quantunque Gagliardo, almeno di nome, ho barcollato, cosa ben naturale, l'assalto venendo da un Ercole. Ma è un amico che mi ha attaccato, e non gliene serbo rancore.

Prima di tutto dirò all'onorevole Ercole, il quale ha parlato di un comitato genovese promotore di una succursale dei Giovi per Val di Stura, che comitati genovesi, i quali promuovessero la succursale per Val di Stura, se ci sono stati, sono stati così infinitesimali (*Ooh!*) che non è il caso nemmeno di farne cenno. Posso affermare che la grandissima maggioranza di Genova si è sempre dichiarata favorevole alla succursale dei Giovi per Val di Scrivia, come quella, che per l'avvenire è più capace d'avvicinarla al Gottardo; e se a questo concetto vi sono stati oppositori, non sono stati, credasi, che una minoranza impercettibile.

Voce al centro sinistro. E il facente funzione di sindaco?

GAGLIARDO, relatore. È verissimo che il facente funzioni di sindaco era favorevole alla succursale per Val di Stura, ma, da quello egregio uomo che è, non vedendosi appoggiato dalla cittadinanza,

rassegnò la sua dimissione. La città di Genova a questo proposito era ed è quasi unanime.

L'onorevole Ercole ha detto, che ho cercato di dare delle ragioni. Eh! certamente ho fatto del mio meglio; ognuno fa ciò che il proprio ingegno gli consente; ma mi pare di averne date delle ragioni, e non era difficile il darne. Si persuada l'onorevole Ercole, che o il valico del Turchino resterà quale è, o, se si traforerà, è necessario che la ferrovia pieghi a maestro, e non vada ad Alessandria; ed è facile capire il perchè. Andando ad Alessandria, non fa che percorrere una via parallela ad un'altra linea, di proprietà dello Stato, che conduce egualmente ad Alessandria; può credersi utile questo duplicato? Volgendo invece a maestro, ad Acqui, a Torino, al Cenisio quanto l'obbiettivo è più grande, quanto l'orizzonte è più vasto! Non si tratta d'una linea d'interesse locale, ma di una linea internazionale e nazionale di primo ordine. E noti l'onorevole Ercole, non al solo Cenisio, ma anche al Monte Bianco si volge la nuova linea proposta, al Monte Bianco, attraverso cui un giorno passerà anche la locomotiva.

Veggio l'onorevole Compans che si compiace di questa dichiarazione di me genovese; perchè a Genova forse l'idea fu da qualcuno osteggiata. Ma io dico che anche il Monte Bianco ha il suo avvenire; io credo che le Alpi, considerate come un ostacolo fra noi e le nazioni vicine, un giorno non esisteranno più che nei rapporti militari; ma che scompariranno economicamente; ciò a mio parere, è nell'ordine naturale delle cose.

Dovrà dunque la ferrovia che passi il Turchino e giunga ad Ovada, andare per la Val d'Orba ad Alessandria o tendere ai grandi obbiettivi nazionali ed internazionali dianzi accennati? Ma mi pare evidente! Ogni altra dimostrazione è superflua, e poi non mi piace ripetere il già detto nella mia relazione, e intrattenere soverchiamente la Camera, tanto più trattandosi di verità che sono quasi assiomatiche.

L'onorevole Ercole mi ha fatto quasi un rimprovero di parlare di strategica.

Capisco che se l'onorevole Ricotti prendesse parte a questa discussione, avrebbe ragione di ripetere che io non so di contrappunto. Un po' di musica, sì, la conosco, almeno l'ho conosciuta, ma il contrappunto dell'arte militare non è certamente il mio forte. Ciò nondimeno credo sostenibilissimo quello che ho scritto, e uomini militarmente competenti lo hanno approvato. E poi, del resto, l'onorevole ministro della guerra, in un suo elenco presentato alla Commissione, ha preferita la linea Voltri-Ovada-Acqui-Asti a quella Genova-Ovada-Alessandria.

LÈGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

Io consento coll'onorevole ministro della guerra, e per quanto concerne l'appunto d'incompetenza posso consolarmene, perchè sono in buona compagnia. Per conseguenza l'onorevole Mocenni che mi mi ha fatto appunto dicendo che le mie ragioni valgono poco, mi permetterà che io mi faccia forte della citata autorità del ministro della guerra.

MOCENNI. Domando di parlare.

GAGLIARDO, relatore. Del resto, se non debbo trincerarmi dietro queste autorità, risponderò: che cosa ho detto io? Ho detto che la lacuna fra Ovada e Alessandria si può colmare facilissimamente e ho accennato ad una linea di quarta categoria; la facciamo di terza, se vogliono e se il Governo consente! Ma dal momento che riconobbi esservi lacuna, ammisero che si debba colmare e additai il mezzo per colmarla, parmi che la mia relazione abbia risposto all'obbiettivo.

L'onorevole Mocenni mi ha inoltre attribuito ciò che non ho detto, cioè, che dopo avere sostenuto che quando, in materia di ferrovie, si vogliono conseguire due fini ad un tempo, si finisce a non conseguirne alcuno, io ho precisamente raccomandato di tendere a due. Rilegga la mia relazione l'onorevole Mocenni, e vedrà precisamente che cosa ho detto. Ho detto, è vero, che quando si vogliono conseguire insieme due fini, in generale non si giunge a nessuno dei due, ma che però è gran fortuna se è dato di conseguire l'uno e l'altro nel medesimo tempo, e che non bisogna lasciarsi sfuggire l'occasione.

Andando ad Alessandria conseguiremmo uno solo di questi fini, il militare; andando invece ad Acqui e Torino, ne conseguiamo due, lo strategico, perchè al suo compimento provvederemo facilmente col tronco Ovada-Alessandria; e l'economico evidentemente lo raggiungiamo, perchè abbiamo per obbiettivo Torino e i valichi alpini.

Ed ora ritorno all'amico mio, onorevole Ercole, che vorrà consolarsi di non aver conseguito il suo intento. Egli ha fatto il debito suo, ha sostenuto *unguibus et rostris* la sua Alessandria che gliene sarà grata, e abbia fede che il suo voto sarà soddisfatto e che la soluzione di continuità fra Ovada ed Alessandria non durerà lungamente.

In quanto poi alla succursale dei Giovi, si persuade che non poteva essere quella da lui invocata, perchè Genova deve necessariamente tendere più a levante.

Ed ora poche parole all'onorevole Spantigati. Egli mi ha rivolte, come è uso suo, gentili parole, mi ha detto però che ho passato a fil di spada i nemici. Quantunque io cerchi di corrispondere meglio che per me si possa, al mio nome, creda, onorevole Spantigati, che io non mi sento da tanto da

passare a fil di spada nemici come lui, tanto più quando si fanno sostenitori d'interessi che apprezzo.

L'onorevole Spantigati ha detto che non bisogna mettere avanti idee che turbino la tranquillità commerciale delle popolazioni. E con questo credo che abbia voluto accennare al concetto, che hanno sempre emesso i genovesi, cioè che la ferrovia del Gottardo debba passare più a levante, lasciando da parte Alessandria.

SPANTIGATI. Tutta la zona da Alessandria al lago Maggiore.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

GAGLIARDO, relatore. Io rispondo all'onorevole Spantigati, prima di tutto, che non si tratta di cinque chilometri, perchè egli non ha che a gettare gli occhi sugli allegati uniti alla relazione ministeriale per vedere che l'accorciamento si può portare sino a 30 chilometri, e, quando si tratta di un commercio internazionale il tempo e lo spazio sono moneta. O noi vogliamo essere in grado di sostenere la concorrenza di Marsiglia, ed allora bisogna che dello spazio teniamo moltissimo conto; o vogliamo che Marsiglia continui ad avere il sopravvento su noi in Svizzera, nella Germania, ed allora naturalmente non teniamo alcun conto delle distanze e appaghiamoci dei commerci locali. Ma se vogliamo lottare da un lato con Marsiglia, dall'altro con Trieste, bisogna che le nostre piazze commerciali Genova e Venezia siano quanto è possibile avvicinate ai mercati dell'Europa centrale.

L'onorevole Spantigati ha pur detto che in quella zona, per alimentare una ferrovia, non vi può essere che il tratto tra Ovada ed Alessandria. Ma, sia o non sia, noi siamo sempre in tal modo in presenza di un obbiettivo meschino. Invece qui si tratta di qualche cosa di più grande; il fine che ci proponiamo è economicamente più alto. Non si tratta di un commercio locale a cui basta una linea di quarta categoria, ma di commercio internazionale, a cui è dannoso anzi esiziale ogni allungamento di via.

Quanto all'onorevole Ranco, dirò semplicemente che non ho la competenza che occorre per entrare come egli ha fatto in questioni tecniche molto complesse. Egli ha parlato della potenzialità e ha sostenuto esservene ancora più che non ne occorra; ma quando dopo avere udite queste asserzioni dell'onorevole Ranco, io rileggo la relazione del commendatore Massa, in cui si dice che se fosse possibile fare di più, in faccia all'espedito disastrosissimo della tripla trazione, si farebbe senza bisogno di eccitazioni e suggerimenti; quando insomma coloro che sono preposti all'esercizio e si stillano il cervello intorno alla potenzialità della linea, affermano non essere possibile provvedere, io naturalmente, in-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

nanzi alle opinioni contraddittorie di uomini così competenti, resto esitante; è certo però che se non siamo ancora giunti all'estremo limite di essa potenzialità, vi siamo vicinissimi.

Quanto alla sicurezza della galleria, debbo dire che il commercio genovese da un pezzo non se ne dà più pensiero. Ho udito con rincrescimento dall'onorevole Ranco che la sicurezza non c'è, e non ci sarà neppure colla succursale, mentre altri valenti ingegneri affermano il contrario e le apprensioni sono cessate. Comunque sia, se ci sarà la ferrovia Genova-Ovada, e le si aggiungerà poi quella fra Ovada ed Alessandria di 4ª categoria, tanto meglio perchè il commercio potrà essere maggiormente tranquillo.

Altro potrei dirvi circa la tanto dibattuta questione, ma son fermo nel mio proponimento di accelerare, colla mia sobrietà di parola, la discussione, tanto più che siamo tutti persuasi che la questione è risolta, e che questa può dirsi una discussione puramente accademica.

PRESIDENTE. Rimanderemo il seguito di questa discussione a domani.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

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

MANTELLINI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per una riforma relativa alle Casse di risparmio, e di questo disegno di legge chiedo che la Camera voglia dichiarare l'urgenza. (*V. Stampato, n° 262-A.*)

L'onorevole Luzzatti, relatore del disegno di legge per pensioni alla vecchiaia, non potendo intervenire alla Camera per motivi di salute, chiede per mio mezzo licenza alla Camera di poter presentare alla Presidenza questa relazione, anche se, quando la relazione stessa sarà compiuta, la Camera si sarà prorogata. (*V. Stampato, n° 263-A.*)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Mantellini della relazione sul disegno di legge per riforma delle Casse di risparmio, che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

L'onorevole Mantellini ha chiesto alla Camera, a nome dell'onorevole Luzzatti che deve riferire intorno ad un disegno di legge per le pensioni della vecchiaia, di presentare la relazione durante la proroga della Camera. Ma io credo che la Camera prolungherà le sue discussioni ancora per un'altra quindicina di giorni (*Si ride*), sicchè ci sarà tempo a trattare di questa questione prima che la Camera si aggiorni. (*ilarità*)

Come la Camera ha udito, l'onorevole Mantellini prega che sia dichiarato d'urgenza il disegno di legge per le Casse di risparmio.

(L'urgenza è accordata.)

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

DELVECCHIO, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la istituzione dei consorzi di irrigazione. (*V. Stampato, n° 307-A.*)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Delvecchio della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

OSSERVAZIONI SULL'ORDINE DEL GIORNO.

CANZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

CANZI. Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

CANZI. La Camera è sempre stata molto gentile ad accordare la urgenza che è stata domandata. Quindi chiedo anche io la urgenza per la legge di cui ha presentata la relazione l'onorevole Delvecchio. Anzi, siccome... (*Vari deputati stanno conversando nell'emiciclo*)

PRESIDENTE. Li prego, onorevoli colleghi, vadano ai loro posti. Ci sono proposte da votare.

CANZI... siccome questa legge sui canali di irrigazione è tanto invocata e desiderata dal paese, io mi faccio coraggio a chiedere che la sua discussione sia messa all'ordine del giorno per domenica. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma, scusi, domenica vi sono altre leggi in discussione. Non è il momento di far queste proposte per domenica.

CANZI. Io non saprei quale legge potrebbe essere più importante pel paese.

PRESIDENTE. Io non faccio questione di importanza; io faccio questione di ordine del giorno e di formalità. Noi stiamo discutendo una legge che ci occupa da alcuni giorni e ci occuperà ancora per parecchie sedute. Mi pare naturale che, prima di incominciare a discutere altre leggi, si debbano finire quelle di cui la discussione è già incominciata. (*Benissimo!*)

CANZI. Mi permetta, onorevole presidente. Siccome non c'è modo di discutere altrimenti un disegno di legge così urgente come questo, e si corre rischio di prostrarne ancora di un anno la discussione, così io chiedo che sia discusso nella seduta di domenica. (*Rumori*)

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

PRESIDENTE. Ma se vi sarà seduta domenica, bisognerà che continuiamo la discussione delle leggi già incominciate. Non potremo incominciare delle nuove.

Vogliono tutti quanti regolare a loro modo l'ordine del giorno, e a questo modo io mi sfato inutilmente, e la Camera non conclude nulla. (*Ha ragione!*)

L'onorevole Canzi dunque chiede che la Camera voglia dichiarare di urgenza il disegno di legge per la istituzione dei consorzi di irrigazione.

(La urgenza è conceduta.) (*Alcuni deputati scendono nell'emiciclo*)

Li prego onorevoli colleghi di non abbandonare i loro posti.

L'onorevole Canzi prega la Camera di volere stabilire una seduta domenica prossima appositamente, per discutere questo disegno di legge. (*No! no!*)

CANZI. No, appositamente. Ho detto, che se, come spero, domenica vi sarà seduta, si potrebbe discutere questa legge.

PRESIDENTE. Ma onorevole Canzi, abbiamo ancora nell'ordine del giorno dieci leggi delle quali fu deliberata la discussione e che sono state dichiarate d'urgenza.

CANZI. Verrà in seguito.

PRESIDENTE. Allora ella fa un'altra proposta, cioè di inscrivere questo disegno di legge in fine dell'ordine del giorno stabilito.

CANZI. Sta bene.

MASSARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASSARI. Io volevo proporre che si abbandonasse il sistema d'invertire l'ordine del giorno, coll'inserirvi nuovi disegni di legge; io credo che il meglio che si possa fare, si è di lasciare all'onorevole presidente la cura di regolare l'ordine del giorno. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Un momento; al punto in cui siamo giunti, io ringrazio l'onorevole Massari di questo voto di fiducia, di questo invito che fa alla Camera, ma io non mi sento in questo momento di assumere il peso di tale incarico. Per questa ragione, la Camera ha già deliberato quali sieno gli argomenti che intende discutere, prima di aggiornarsi; mi pareva quindi che questa fosse una cosa già intesa, già conclusa. Ora possono alcuni colleghi desiderare che altre leggi si discutano, ma io non credo di poter contravvenire ad una deliberazione della Camera, inscrivendo nuove proposte nell'ordine del giorno, senza che la Camera stessa deliberi intorno a ciò. Ecco perchè io dovrei opporre un rifiuto a tutte le proposte che potessero sorgere. Io quindi non posso addossarmi l'incarico che l'onorevole

Massari vuole attribuirmi, e prego la Camera di voler deliberare volta per volta su questi casi.

L'onorevole Massari non insiste?

MASSARI. Per parte mia intendevo di fare un atto di deferenza molto ragionevole al presidente e credo che, così facendo, io interpretava l'opinione di molti colleghi, se non di tutti; ma l'onorevole presidente non crede di dovere accettare, ed io non voglio fare violenza alla sua troppa modestia.

PRESIDENTE. Onorevole Canzi, ella muta la sua proposta nel senso che sia iscritto in fine dell'ordine del giorno il disegno di legge per le irrigazioni?

CANZI. Se la Camera vuole così, io mi debbo rassegnare; ma faccio osservare che nell'ordine del giorno sono iscritti disegni di legge che hanno una importanza minore assai di questo; dimodochè se la Camera volesse consentirlo...

PRESIDENTE. Allora faccia una proposta concreta.

CANZI. Io faccio la proposta che domenica si discuta questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Sta bene.

L'onorevole Canzi propone che la Camera voglia deliberare fin d'ora una seduta speciale per domenica al fine di discutere il disegno di legge per i consorzi d'irrigazione.

Questa è la proposta dell'onorevole Canzi.

COMPANS. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Compans.

COMPANS. Desidererei uno schiarimento. Vorrei sapere se la relazione sia stata stampata e distribuita, perchè se non fosse stampata, cadrebbe da sé la proposta dell'onorevole Canzi.

PRESIDENTE. Onorevole Compans, la relazione è stampata e potrà essere distribuita fra un'ora.

È meglio risolvere adesso la questione.

Pongo dunque ai voti la proposta dell'onorevole Canzi, cioè che la Camera voglia determinare una seduta straordinaria per domenica al fine di discutere il disegno di legge sui consorzi d'irrigazione.

(La Camera non approva la proposta dell'onorevole Canzi.)

Ora pongo ai voti l'altra proposta di inscrivere in fine dell'ordine del giorno il disegno di legge per i consorzi d'irrigazione.

(È approvata.)

Questo disegno di legge sarà iscritto in fine dell'ordine del giorno.

ANNUNZIO DI DOMANDE D'INTERROGAZIONE.

PRESIDENTE. Sono state presentate diverse domande d'interrogazione. (*Mormorio*) Una è rivolta al ministro degli affari esteri...

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 23 GIUGNO 1882

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Un'altra è diretta all'onorevole ministro delle finanze; la leggo:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze sulle condizioni degli operai delle fonderie di Follonica, Volpiano e Cecina. »

« Maffei »

Prego l'onorevole ministro delle finanze di dire se, e quando, intenda di rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Dirò domani se, e quando potrò rispondere a questa interrogazione.

PRESIDENTE. La domanda d'interrogazione rivolta all'onorevole ministro degli affari esteri è la seguente... (*Giunge alla Presidenza un'altra domanda d'interrogazione*) Un'altra? Va benissimo! (*ilarità*)

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri sullo stato delle trattative per una convenzione internazionale per la pesca nell'Adriatico. »

« Parenzò. »

Prego l'onorevole ministro delle finanze di comunicare al suo collega degli affari esteri questa interrogazione.

L'altra domanda d'interrogazione, che arriva ora, è rivolta al ministro delle finanze dal deputato Ferrari C. È la seguente:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze circa i provvedimenti per venire in sollievo dei comuni di Formegiano e Boscomarengo danneggiati dall'uragano. (*Mormorii prolungati*) »

MINISTRO DELLE FINANZE. Dirò domani se e quando potrò rispondere a questa interrogazione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Domani alle ore 10 antimeridiane seduta pubblica; alle 2 pomeridiane altra seduta pubblica.

La seduta è levata alle 7.

Ordine del giorno per le tornate di sabato:

(*Alle ore 10 antimeridiane.*)

1° Svolgimento delle interrogazioni dei deputati: Merzario e Polti, Vollaro, Bizzozero, Onodi e Comin, Plebano, Curioni, Cagnola Francesco, Genala, Lucchini Giovanni, Canzi ai ministri delle finanze, dell'interno, dei lavori pubblici e di agricoltura e commercio;

2° Istituzione di una pretura nel comune di Terzano-Pausania;

3° Ordinamento degli archivi nazionali;

4° Disposizioni relative agli alienati, e ai manicomii pubblici, privati e criminali.

(*Alle ore 2 pomeridiane.*)

1° Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge pel trasferimento e assetto definitivo delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli;

2° Seguito della discussione del disegno di legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee della 1^a, 2^a e 3^a categoria delle ferrovie complementari;

3° Spesa pel compimento del fabbricato del Ministero della guerra;

4° Provvedimenti per Assab;

5° Costruzione ed esercizio di una ferrovia diretta fra Roma e Napoli;

6° Incompatibilità amministrative;

7° Spesa straordinaria per l'attuazione del nuovo ordinamento dell'esercito;

8° Sullo stato degli impiegati civili;

9° Riforma della legge comunale e provinciale;

10. Riforma della legge fondamentale della leva marittima;

11. Disposizioni relative all'emigrazione;

12. Disposizioni a tutela dei lavoratori nella costruzione di edifi, nelle miniere e officine;

13. Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso.

14. Consorzi d'irrigazione.

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

Roma, 1882 — Tip. Eredi Botta.

