

CCCXC.

2^a TORNATA DI SABATO 24 GIUGNO 1882

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Bonghi chiede quando verrà in discussione il disegno di legge relativo al miglioramento delle condizioni dei maestri elementari — Osservazioni del presidente della Camera. — Seguito della discussione del disegno di legge sul riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a e 3^a categoria delle ferrovie complementari — Parlano i deputati Ercole, Oddone, Sanguinetti Adolfo, Chiaves, Mameli, Gagliardo relatore, Di Sant'Onofrio, Bordonaro, Omodei, Faldella, Roncalli, Guiccioli, Sacchetti, Lugli, Mordini, Alli-Maccarani, Luchini Odoardo, Martini Ferdinando, Mantellini, Luporini, Mascilli, Fazio Enrico, Angeloni, Imperatrice, Fortunato, Serafini, Ruspoli Emanuele, Bianchi, Di Casalotto, Romeo e Picardi. — Il presidente proclama l'esito della votazione sul disegno di legge per il trasferimento ed assetto definitivo delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli. — Il deputato Leardi presenta la relazione sul disegno di legge per una spesa straordinaria in dipendenza del nuovo ordinamento dell'esercito. — Il ministro della pubblica istruzione si riserva di rispondere all'interrogazione del deputato Martini Ferdinando sulla suppellettile artistica lasciata da Lorenzo Bartolini. — Il ministro delle finanze si riserva di rispondere all'onorevole Maffei per ciò che concerne le fonderie di Follonica e Cecina, ed al deputato Ferrari Carlo intorno ai provvedimenti che il Governo intende prendere per venire in soccorso di diversi comuni danneggiati da un uragano, ed il ministro degli affari esteri si riserva di rispondere al deputato Parenzo per ciò che riguarda la convenzione internazionale per la pesca nell'Adriatico. — Il ministro dei lavori pubblici risponde ai vari oratori che hanno parlato sulle tabelle di riparto delle somme da assegnarsi alle linee di 2^a e 3^a categoria — Parlano per fatti personali i deputati Mascilli, Branca, Luchini Odoardo e Serafini — Si approvano le tabelle e l'articolo 6 — Discorso del deputato Di Lenna sull'articolo 7.*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Capponi legge il processo verbale della tornata pomeridiana precedente, che è approvato.

**OSSERVAZIONI DEL DEPUTATO BONGHI
SULL'ORDINE DEL GIORNO.**

BONGHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa, onorevole Bonghi?

BONGHI. Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonghi ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

BONGHI. Devo rivolgere una domanda all'onorevole presidente. Sono due settimane e più che è stato presentato alla Camera un disegno di legge per il miglioramento della condizione dei maestri elementari.

La Camera dichiarò d'urgenza questo disegno di legge; ma sinora nè il disegno di legge è andato agli uffici, che, credo, non si riuniscono più, nè è stato distribuito ai deputati, nè, chiedendone informazioni alla segreteria, mi si è saputo dire quando questo disegno di legge sarebbe pubblicato. Chiedo dunque all'onorevole nostro presidente, se, e quando quel progetto verrà distribuito ai deputati.

PRESIDENTE. Alle domande condizionali dell'ono-

revoles Bonghi non posso che rispondere condizionalmente. Il disegno di legge da lui ricordato sarà stampato e distribuito non appena l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica lo presenterà, avendo egli avuto bisogno di riaverlo, per farvi alcune modificazioni.

BONGHI. Non ho niente a dire all'onorevole presidente.

Mi basta d'essere assicurato, che finora quel disegno di legge non è stato ancora trasmesso effettivamente alla Presidenza.

PRESIDENTE. Non è ancora alla stamperia.

BONGHI. Sta bene.

VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO D'UN DISEGNO DI LEGGE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per il trasferimento e assetto definitivo delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli.

Si procede alla chiama.

QUARTIERI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte, per vedere se almeno si possa ultimare la discussione dell'articolo 6 del disegno di legge in discussione.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL RIPARTO DELLE SOMME DA ASSEGNARSI ALLE LINEE DI 2^a E 3^a CATEGORIA DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per approvazione della tabella di riparto generale delle somme da assegnarsi alle singole linee della 2^a e 3^a categoria delle ferrovie complementari, per tutto il tempo fissato dalla legge 29 luglio 1879, n° 5002 (serie 2^a) e provvedimenti relativi.

Come la Camera ricorda, ieri fu incominciata la discussione intorno alla linea n° 5 « Succursale dei Giovi; » do ora facoltà di parlare all'onorevole Ercole.

ERCOLE. Comincerò dall'onorevole relatore Gagliardo, il quale ieri rispondendo con parole cortesi a me ha lasciato credere, almeno questa è l'impressione da me ricevuta, ch'io avessi citato i pareri del comitato di stato maggiore generale inesattamente, perchè a suo dire nell'allegato n° 2, pagina 27, categoria B, n° 3, corrispondente alle categorie dell'allegato n° 1 della sua elaborata relazione, tra le

linee ferroviarie non comprese nella legge 29 luglio 1879, si segnala e si raccomanda nell'interesse militare la linea Voltri-Ovada-Acqui-Asti. Appena l'onorevole Gagliardo ebbe detto questo, io ho voluto riscontrare lo stampato che aveva sott'occhi, ed ho dovuto persuadermi che qui c'era un equivoco; perchè l'onorevole Gagliardo deve ritenere, che io mi riferiva ai pareri unanimi del comitato di stato maggiore, che è tutto composto di generali comandanti i grandi reparti dell'esercito. Infatti questo comitato in diverse epoche, cioè nell'aprile e nel settembre 1880, e più tardi, come rilevo da una nota del ministro attuale, onorevole Ferrero, che porta la data del 26 maggio di quest'anno, ha espresso il suo parere preso all'unanimità dagli undici generali presenti, cui fu sottoposta la questione della progettata succursale dei Giovi, considerata nei due tracciati di massima tra i quali pendeva la scelta, e questo parere è nel senso « che nell'interesse militare sia molto utile la ferrovia da Voltri ad Alessandria per la valle dell'Orba, e che questa ferrovia sia preferibile all'altra succursale proposta. »

È questo è l'ultimo dei pareri dati dal comitato di stato maggiore generale. L'altro che ho pure citato, quello del 7 settembre 1880, sottoscritto pel ministro della guerra dal direttore generale Croce, e diretto altresì al suo collega dei lavori pubblici in risposta ad una nota del 24 agosto stesso anno n° 67659/3632, parla anche in questo senso, cioè che tra i tracciati proposti per la costruzione di una linea ferroviaria succursale a quella dei Giovi, gli interessi militari consigliano a prescegliere quella indicata al n° 5 della nota stessa, cioè quella per le valli della Stura e dell'Orba, passando per Cerpenea, Masone, Campofreddo, Ovada, Predosa, Casal Cermelli e Alessandria; e finalmente c'è la nota 7 aprile 1880, e questa è la principale, perchè il comitato di stato maggiore generale si è radunato precisamente per esaminare questa questione. E difatti la nota sottoscritta dal ministro Bonelli, comincia così: « Il municipio di Alessandria or non è guari, ha comunicato allo scrivente un esemplare di una memoria diretta a codesto Ministero, non che un opuscolo dell'ingegnere Luigi Bosco, documenti relativi ad un progetto di ferrovia succursale al valico dei Giovi, che congiungerebbe Genova con Alessandria, passando per le valli della Stura e dell'Orba, la quale comunicazione aveva per iscopo d'interessare l'amministrazione militare a prestare il suo appoggio a tale progetto, qualora esso venisse riconosciuto vantaggioso agli interessi della difesa nazionale. Sottoposta la questione al comando del corpo di stato maggiore, questo ebbe ad esprimere

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

L'avviso, che per quanto è dato presumere dalle notizie contenute nei documenti succitati, il tracciato propugnato dal municipio di Alessandria riuscirà in massima assai vantaggioso anche agli interessi militari, e che perciò merita di essere appoggiato dal Ministero della guerra, purchè però sieno soddisfatte le seguenti due condizioni: primo, che la stazione di Masone, (sbocco nord della galleria), presenti le condizioni volute per una buona stazione testa di linea; secondo, che i lavori per la costruzione della linea nel raggio d'azione della piazza di Genova riescano subordinati alle condizioni difensive della suddetta piazza. »

Conchiude il prefato ministro della guerra, esprimendo nello interesse militare, parere favorevole all'adozione del tracciato di cui trattasi per la ferrovia succursale dei Giovi, qualora si possano ottenere soddisfatte le condizioni sovraccennate, al quale uopo occorre che il progetto venisse poi comunicato allo stesso Ministero della guerra per l'opportuno esame, come più tardi si è realmente fatto, ed ho già fatto notare.

Questi sono documenti ufficiali, onorevole Gagliardo; se poi il ministro della guerra, dopo la nota 26 maggio 1880, ha creduto di esprimere opinioni sue personali, in senso contrario, io non lo so, nè lo posso credere, poichè non vi è ragione di ritenere che egli siasi voluto mettere in opposizione col parere dei 12 generali che furono interrogati su tale questione e che dettero il parere di cui ho già dato lettura. Questo in risposta all'onorevole Gagliardo.

Vengo ora all'onorevole Sanguinetti. Io ho premesso che non intendeva di suscitare fatti personali. Avendo dinanzi gli atti parlamentari, io ho osservato con la scorta di essi, che la questione della linea Stura-Orba è venuta innanzi alla Camera in seguito ad una petizione da me presentata il 2 maggio 1879; petizione che era accompagnata da un progetto promosso, come già dissi ieri, dai comuni di Alessandria, Bosco Marengo, Sezzè, Castellazzo-Bormida, Castel Spina, Casalecermelli, Predosa, Rocca Grimalda, Ovada, Belforte, Molare, Cremolino, Cascinelle, Lerma, Rossiglione, Campofreddo e Masone.

E qui per incidente rispondo ancora una parola all'onorevole Gagliardo, che ieri affermò che era una piccola minoranza quella che propugnava la ferrovia Genova-Alessandria per le valli della Stura e dell'Orba. No, sono molti i comuni importanti che propugnano questa linea.

L'onorevole Sanguinetti propugnò poi, anch'egli, la linea stessa, secondo si rileva dagli atti parlamentari ufficiali nella tornata dell'11 giugno 1879,

prima; poi in quella famosa del 6 marzo 1880, quando pronunciò quel brillante discorso in risposta all'onorevole Negrotto, che mi duole di non vedere più al suo posto; e finalmente nella tornata dell'8 stesso marzo.

SANGUINETTI A. Chiedo di parlare.

IRRCOLE. La risposta che ho data all'onorevole Sanguinetti, valga anche per l'onorevole Mameli. I fatti son fatti, e l'onorevole Sanguinetti in particolare potrà avere tutti i meriti, ma per me certo non ha più quello di aver perseverato a propugnare la linea Genova-Voltri-Ovada-Alessandria, come, da parecchi anni egli e l'onorevole Mameli, qui e altrove, con molto calore hanno sempre fatto. Io avrei potuto dire altre cose, ma non le ho dette. *Intelligenti pauca.*

Ho reso giustizia ed ho ringraziato quei colleghi fra cui l'onorevole Di Sambuy, Plebano e Cantoni, che hanno propugnato questa linea, come fece anche l'onorevole Mocenni, e presentarono ordini del giorno, che furono approvati dagli uffici. Con dispiacere debbo dire che non vidi più in essi tra i propugnatori di questa linea nè l'onorevole Sanguinetti, nè l'onorevole Mameli, i quali si sono tenuti sulle generali; ed anzi il primo di loro ha proposto un ordine del giorno nel quale la linea Stura-Orba-Ovada-Alessandria non era nemmeno indicata. E tanto è vero, che nella relazione dell'onorevole Gagliardo, dove si dà il resoconto della discussione degli uffici, parla di uno solo che propugnò quella linea; ed io questa mattina ho voluto verificarlo, perchè non voglio dire cosa che non sia esatta.

Ebbene, sono andato a prendere i verbali, ed ho potuto persuadermi che, oltre gli onorevoli Di Sambuy e Plebano, solo il mio amico Cantoni ha proposto che si faccia pure la linea Genova-Ovada-Asti, ma contemporaneamente si faccia il tronco da Ovada ad Alessandria. E questa è storia.

Quindi io non sono caduto in errore. E volete di più? Se ci era uno interessato in questa questione, sarebbe stato il rappresentante di Acqui. Ebbene, questa mattina nell'esaminare i verbali, ho pure letto che l'onorevole Chiaves, rappresentante degnissimo di quella città, si pronunciò a favore della linea per la valle della Scrivia, e si limitò a raccomandare che si *studiassero* l'altra linea Genova-Ovada-Asti. E notate bene, *fare studi*, e niente altro. Si radunò la Commissione, e, come un fungo (*Mormorio*), comparisce una linea, a cui nessuno mai pensava. Io non ho inteso di dire altro che questo.

Dunque io non posso ammettere che mi si venga a dire che io asserisco cose non esatte perchè, prima di venire qua dentro, vado in segreteria, ed esamino tutto; e quindi non dico nulla che non sia

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

ero. L'onorevole Gagliardo poi ieri finì dicendo che io aveva raggiunto il mio *intento*. Io lo prendo in parola; se verrà costruita la linea Genova-Ovada-Alessandria, che sempre ho sostenuto d'accordo con parecchi suoi colleghi della Commissione qui e altrove. Ma però, se egli per *intento*, allude ad un'altra cosa, io non l'ammetto, perchè, come dissi, dal 1862 come consigliere provinciale di Alessandria, ho sostenuto nella seduta del 1° ottobre la linea da Alessandria ad Ovada, fino a Genova. E poi il 2 maggio 1879...

CHIAVES. Chiedo di parlare per un fatto personale.

ERCOLE... io ho pregata la Camera di dichiarare d'urgenza le petizioni, di cui ho parlato, e che poi formarono oggetto di ampie discussioni nelle tornate dell'11 giugno, e del 6 e 8 marzo 1880. L'onorevole Sanguinetti parlò pure nella tornata del 23 giugno. E che disse? Sostenne ben altra linea; cioè la linea Asti-Cannelli-Bistagno proposta dal nostro ex collega Bertolini, ora senatore del regno, perchè quella linea fosse prolungata sino a Cortemilia e Cengio. Dunque, come vede l'onorevole Sanguinetti, io conosco tutti i precedenti parlamentari che si riferiscono a questo argomento dal giorno, in cui egli è entrato in quest'Aula sino ad oggi. (*Si ride*)

Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Oldene.

CHIAVES. Ho chiesto facoltà di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Sta bene, l'avrà a suo turno; ce ne sono cinque o sei già iscritti.

ODDONE. Ho chiesto all'onorevole presidente di parlare e domando pochi istanti di tolleranza dai miei egregi colleghi della Camera, perchè io debbo compiere ad un obbligo, che diventa per me un impegno imprescindibile.

Certo non pretendo di potere con le mie parole aggiungere maggiore efficacia alla difesa fatta strenuamente ieri in quest'Aula dagli onorevoli colleghi Spantigati ed Ercole della linea Ovada-Alessandria; ma intendo soltanto di non incontrare la taccia di indifferenza che sarebbe per me imperdonabile colpa, quando non prendessi parte a questa discussione, mentre tante industri popolazioni, mentre una patriottica città, che ho l'onore di rappresentare, sono agitati nell'ansia della speranza di veder compiuto un atto di giustizia e dal timore che per esigenze inesorabili non si possano in questa Camera accogliere i loro giusti desiderii. Credo pur debito mio accennare, che oltre al soddisfare ad un obbligo sacro, compio eziandio ad un caro ed onorifico mandato. In quest'agitazione che va esplicandosi in modo legittimo per mezzo della rappresentanza

legale di detta città, ho avuto, insieme coll'onorevole Spantigati, l'incarico di difendere a oltranza questo dibattuto tronco ferroviario Ovada-Alessandria, siccome non inconsulta pretesa ma evidente giustizia.

E venendo alla questione, parmi che le ragioni che si accampano in opposizione alla fatta proposta, si possano formulare in questi termini. La Commissione e l'onorevole ministro dicono: noi non possiamo toccare la tabella, noi non possiamo entrare in concessioni, le quali poi solleverebbero infinite altre domande per altre simili concessioni; noi non possiamo altro concedere, perchè questa linea che voi domandate non è che d'interesse interprovinciale. Credo, o signori, che tali obiezioni possano ricevere una ben facile confutazione; poichè, dal momento che, se non si sono toccate le tabelle, pure si è avverato questo grande fatto nuovo, cioè che questa linea, Genova-Ovada-Acqui-Asti-Torino, la quale era da prima accennata, ormai è tracciata, in guisa che se ne è già prevista la somma, non solo, ma si sono già proposti i mezzi per facilitarne la più pronta esecuzione; di fronte a questo fatto nuovo sorge, dico, spontanea e più forte la ragione di proporre e di sostenere il tracciamento del tronco ferroviario da Ovada ad Alessandria, che non sarebbe altro in sostanza che un prolungamento, una diramazione della gran linea, della grande arteria ferroviaria, la quale si è compresa in questa legge, che è proposta alla vostra approvazione.

Si dice che la domandata linea, o meglio questa diramazione di linea Ovada ad Alessandria sia d'interesse interprovinciale. Ma, onorevoli colleghi, noi dobbiamo considerare che, essendo il progetto per noi propugnato sorretto precipuamente da un concetto di difesa dello Stato, di difesa nazionale, vien meno ogni limitato pensiero, ogni secondaria considerazione d'interesse interprovinciale; in tal caso è il grande interesse della patria, che sorge a sostenere la bontà e la giustizia della causa. E questo è il caso nostro.

E qui io vorrei, per un istante, richiamare le parole dell'onorevole Mocenni che, ieri e ieri l'altro, con tanta competenza e tanta carità di patria, ha sostenuto, che realmente vi ha necessità di costruire e di difendere questa linea, perchè allora maggiormente comprendereste quanto si abbia ragione di difendere questo giustissimo assunto.

Io non voglio, profano come sono all'arte di guerra, inoltrarmi di troppo in questo difficile campo. Io accennerò soltanto a questo: che ormai è sentita da tutti la necessità della facilitazione dei mezzi di trasporti militari, la necessità della facile e pronta adunata dell'esercito, e questa faci-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

litazione la si riscontrerebbe appunto nel tronco ferroviario che si propone in congiunzione colla linea concordata col Governo.

La nostra Italia, col sorriso del suo cielo, colla fertilità del suolo, ha una configurazione, che pur troppo apre le braccia alla conquista: e quindi, come nel mare abbiamo bisogno di quelle fortezze mobili che consistono nelle grandi navi che possano da un istante all'altro, da un punto all'altro, con rapidi movimenti provvedere alla valida difesa della immensa estensione delle nostre coste, così in terra abbiamo bisogno che le piazze forti siano rannodate al resto del territorio con le maggiori facilitazioni di comunicazioni e di trasporti.

La linea, o signori, della quale ho l'onore di parlare, ha una grande importanza e presenta appunto queste grandi facilitazioni. (*Benissimo!*)

E in oggi, o signori, come anticamente, si sente finalmente la potenza e la destinazione gloriosa che ha la città di Alessandria, il cui caro nome in questi istanti mi si permetta di poter pronunziare con tutto il trasporto dell'animo; di quella città che dalla sua gloriosa origine, dal dì che un pugno di eroi, ispirati da un sublime patriottismo, non vinti ma rinvigoriti dalla disperazione della lotta, la edificava, fino ai tempi nostri si mantenne sempre costante nei forti propositi e nell'abnegazione del sacrificio; di quella città che nella memorabile guerra del 1859 fu il centro intorno a cui si svolse tutta quella campagna, altrettanto breve quanto gloriosa.

E a dimostrare che mi appongo al vero, meglio che ogni mia parola valga l'autorevole voto di questo Parlamento, quando non è molto si è votata, fra le altre leggi militari, quella che destinava Alessandria a sede di un comando di corpo d'armata. Voi stessi avete, onorevoli colleghi, e lo dico coi sensi della maggiore riconoscenza, ammesso e proclamato che Alessandria è ancora, come un dì, la sentinella avanzata di quei baluardi eterni, che natura pose a difesa della nostra Italia. (*Benissimo!*)

Dunque ben vede l'onorevole Commissione, ben vede l'onorevole ministro, che qui trattasi assai più che di un semplice interesse interprovinciale; e quindi, voi Commissione, voi onorevole ministro, non avete che da pronunziare la chiesta parola di accettazione, e sono sicuro sarà con unanime voto accolta, perchè su tutti questi banchi egualmente grandeggia l'amore di patria e il sentimento della verità e della giustizia.

E perchè parmi sia troppo manifesto l'inconveniente di fare una nuova linea, la quale collegandosi con Genova, tagli fuori Alessandria, come è pur facile il riconoscere che una sola linea Ovada-Acqui-Asti,

non difesa nè appoggiata da nessuna piazza forte, sia più che inutile, militarmente parlando, un pericolo.

Signori, non solo interessi elevati e gravi come quelli che ho fin qui accennati, ma anche altri e pure importanti militano in favore della fatta proposta.

Dissi che laboriose ed industri popolazioni stanno in ansiosa aspettazione di questa concessione ferroviaria, di quest'atto di giustizia, e fra queste citerò precipuamente le borgate di Rocca Grimalda, Predosa, Sezzè, Casal Cermelli, Castellazzo, Bormida, la quale ultima conta più di 6000 abitanti.

Non occorre poi che io accenni quanto sia importante e giusto che non si abbandonino ad evidente danno la stazione e le officine di Alessandria, centro di tante linee ferroviarie. E per dimostrarvene l'importanza, mi basterà accennare che la superficie occupata dalla stazione e da tutti i magazzini, tettoie, opifici ed altri locali ad essa annessi è di ben 25,830 metri quadrati; che vi sono impiegate molte centinaia di operai; che centinaia di convogli passano e ripassano per quello scalo. Tutto questo movimento verrebbe a languire quando la accennata nuova linea arrivando ad Ovada non mettesse capo, colla proposta diramazione, ad Alessandria, ma si volgesse senz'altro ad Acqui, Asti, Torino. A quella rigogliosa vita che sta nel movimento dell'industria, nell'attività del lavoro, nello sviluppo del commercio, sottentrerebbe il languore, la sfiducia, che recherebbe danno incalcolabile e sventure, che io spero voi vorrete scongiurare.

Signori, io non voglio mancare alla mia promessa, che è un debito di convenienza per la benevole attenzione accordatami; e dirò ancora brevissime parole.

Io ho letto nella relazione dell'onorevole Gagliardo che Alessandria *si duole* perchè non a lei, capoluogo della provincia, sia indirizzata questa nuova linea, ma giunta ad Ovada, sul confluyente della Stura e dell'Orba, invece di seguire il corso di quest'ultima, pieghi a maestro per raccordarsi ad Asti col tronco Alessandria-Torino.., che però una volta costruito il tronco Genova-Ovada, ad Alessandria riuscirà facile di congiungersi per mezzo di una linea di quarta categoria.

Io avrei desiderato che l'onorevole Gagliardo, il quale ha accennato a codesto dolore, e dirò giusto dolore, meglio che coll'indicato ben facile suggerimento, avesse cercato di alleviarlo col venire finalmente alla desiata soluzione; e al certo non creda l'onorevole Gagliardo che questa speranza, questa insistenza, sia quella che egli chiamò nella sua relazione *folia per voler tendere a più fini, senza con-*

seguirne alcuno. No, perchè noi non intendiamo di contrastare per nulla la nuova linea Ovada-Acqui-Asti-Torino, che sta tracciata in progetto, che sta per diventare un fatto compiuto; ma invece noi non vogliamo altro che questa spesa, che salirà a 37 milioni e più, non escluda quella di questo brevissimo tronco di linea che non viene a costare che tre milioni e forse meno. Si sono votati, e con ragione, tanti milioni per opere pubbliche, per l'esercito, per opere di difesa nazionale, ed ora si vorrà ristarsi di fronte ad una spesa relativamente tenuissima, e che soddisferebbe a tante giuste aspirazioni, mettendo ad un tempo in immediato rapporto la gran linea ora concordata tra la Commissione e il Governo con un centro, quale è Alessandria, di tanta importanza industriale e militare? L'onorevole relatore Gagliardo ricordò che a ragione fu detto che la ferrovia nella società moderna è un elemento integrale della vita dei popoli. Ebbene, voglia l'onorevole Gagliardo or riconoscere che questo grande e provvido principio non può avere migliore applicazione, che in una soluzione favorevole della vertenza del tronco ferroviario che tiene agitata una cospicua regione. Ed è tanto giusta la causa che qui si sostiene, che già ha fatto buon cammino ed ha trovato altri validi difensori in quest'Aula. Ond'è che io mi auguro che alle confortanti dichiarazioni dell'onorevole collega Mameli, membro della stessa Commissione, e dell'autorevole Ranco, se ne aggiungano altre per meglio assicurare il trionfo di questa proposta, che colla fermezza di un giusto ed onesto convincimento si è formulata.

Onorevoli colleghi, alte esigenze, legittimi interessi reclamano che si addivenga al domandato provvedimento; mi conforta la speranza che la Commissione e il Governo vorranno fare buon viso al propugnato assunto, e son certo che una cosiffatta risoluzione sarà accolta con compiacimento in quest'Aula, dove siede l'eletta del popolo italiano. *(Bene! Bravo!)*

PRESIDENTE. Ora verrebbe il turno dell'onorevole Gagliardo: ma essendo egli il relatore, gli sarà riservata la facoltà di parlare per l'ultimo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mameli.

(Non è presente.)

Non essendo presente perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti Adolfo.

SANGUINETTI ADOLFO. Io ho chiesto di parlare per un fatto personale; quindi, parlando per un fatto personale, sarò necessariamente molto breve.

L'onorevole Ercole ha dichiarato che mi ha tenuto dietro dal giorno in cui sono entrato in questa Camera fino ad oggi. Io sono lieto di questa dichiara-

zione dell'onorevole Ercole, perchè egli, come testimonia oculare, potrà far fede qua, e fuori di qua, che io non ho mai commesso, nella mia vita politica, peccati mortali, all'infuori di quello che egli crede abbia io commesso riguardo alla ferrovia della Stura e dell'Orba. Ma, riguardo a questa ferrovia, egli oggi mi ha fatto un appunto, che attenuerebbe assai quello che mi fece ieri; perchè mentre ieri mi appuntava d'essere stato in contraddizione, oggi mi ha appuntato solo di questo, di non avere perseverato a sostenere la ferrovia dell'Orba nei termini nei quali era stata posta dappprincipio. Ora io non potrei che ripetere quello che ieri ho detto e ripetuto, cioè a dire, che se io non mi sono intestato a sostenere che la linea da Genova ad Ovada dovesse necessariamente proseguire fino ad Alessandria, anzichè ad Asti, egli è perchè qualunque sforzo, e mio, e d'altri, e della stessa Commissione, sarebbe stato inutile, assolutamente inutile di fronte alle dichiarazioni solenni che ripetutamente il ministro dei lavori pubblici ha fatto nel seno della Commissione. Se quindi la Commissione fosse venuta in questo concetto, di sostenere la costruzione della linea per la Stura ad Alessandria come succursale a quella dei Giovi, in luogo della succursale che dalla Polcevera deve mettere a Busalla, avrebbe fatto un fiasco, un fiasco solenne, onorevole Ercole; ed avrebbe sacrificato un grande interesse, come è quello che hanno Genova ed il Piemonte nella ferrovia di Valle Stura, ad un'idea la quale, nei termini in cui ha posto la questione l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non avrebbe potuto trionfare. Io, in questa contingenza, ho la coscienza di avere sostenuto gl'interessi della città d'Alessandria meglio, e più efficacemente, di quello che possa aver fatto l'onorevole Ercole, perchè, ripeto, è soltanto colla proposta della Commissione che si potrà costruire il tronco di ferrovia da Ovada ad Alessandria.

E poichè l'onorevole Ercole domandava che almeno questo tronco si costruisse contemporaneamente alla linea principale, io gli dirò che dipende unicamente dalla volontà della città di Alessandria di costruirlo non solo contemporaneamente, ma prima ancora che sia costruito il tronco da Genova ad Ovada, e quello da Ovada ad Asti.

È per ciò che mi permetto di dire all'onorevole Ercole, che io credo di avere difeso gl'interessi di Alessandria meglio di quello che lo abbia fatto lui, meglio di quello che l'abbiano fatto i suoi colleghi, che hanno parlato contro la nostra proposta. *(Voci. Oh! oh!)* Sicuro. Ho questa convinzione, lo ripeto, perchè se la Commissione non fosse riuscita a far accettare dal Governo la linea di Genova ad Asti

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

per Ovada, il tronco Alessandria-Ovada non si potrebbe costruire. Veda adunque l'onorevole Ercole che l'appunto di non avere perseverato, quantunque fatto in forma assai benevola, io non posso accettarlo.

La perseveranza per parte nostra, ci avrebbe portato a questo risultato, di non avere nè la linea Genova-Ovada-Asti, nè quella Ovada-Alessandria. Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

CHIAVES. Io non voglio trattenere a lungo la Camera, ma vorrei domandare all'onorevole Ercole qual è il sistema che egli vuol seguire in questa questione.

Mi pare che egli abbia di proposito voluto tirare in ballo tutti i rappresentanti di quelle località, che sono interessate nella linea Genova-Asti, quasi rimproverando loro di fare buon viso a questo tracciato, mentre questo tracciato non va in Alessandria. E fra le altre cose viene a citare la mia opinione manifestata negli uffici.

Lascio da parte una prammatica che era invalsa nel Parlamento subalpino, d'invocare cioè con molta parsimonia e riservatezza ciò che si fa e si dice negli uffici. (*Benissimo!*) Lasciamola da parte. Egli, dico, viene ad invocare una mia opinione, che ho manifestata negli uffici dicendo che io approvava la succursale dei Giovi come è proposta dal Ministero, ma purchè si desse opera alla strada Genova-Asti per Acqui ed Ovada, che era pure indicata nel progetto ministeriale. Questo io diceva, è vero; ma ora che questa strada è posta in essere nel progetto della Commissione, che cosa vuole che facciamo noi interessati nel tratto Genova-Asti? Vuole che respingiamo il tracciato, perchè non tocca Alessandria? Ma, buon Dio, vede bene, se questo è il momento suo, non solo è irrazionale, ma sarebbe forse qualche cosa di peggio.

ERCOLE. Domando di parlare.

CHIAVES. Io gli farò notare la differenza che passa tra lui e noi interessati a quel tracciato, ed è questa, che noi sosteniamo con tutte le nostre forze che quella strada abbia a toccare Alessandria per il tratto di Ovada-Alessandria, e caldamente sosteniamo questa proposta fatta dall'onorevole Ercole e compagni.

E dirò di più. Forse, e senza forse, sarebbe venuto agli orecchi nostri un discorso, che diceva come probabilmente si sarebbe potuto con maggiore utilità adottare un altro tracciato, il quale avrebbe, pur soddisfacendo agli interessi nostri, allontanato vieppiù la linea da Alessandria; e noi abbiamo detto: no...

Voce al banco della Commissione. È vero.

CHIAVES... non accettiamo quest'altro tracciato; lasciamo che la linea giunga ad Ovada, perchè si possa fare il tratto tra Ovada e Alessandria, tratto che si può fare con poca spesa e con molta facilità.

Ecco quello che rispondo all'onorevole Ercole; non dico alle sue insinuazioni, perchè so che egli fa e dice sempre le cose con rettilissime intenzioni. Ma lo prego di spiegarmi se veramente ho capito bene lo strano sistema che egli tiene in questa discussione, o se mi sono ingannato.

ERCOLE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ercole, per la terza volta. (*Harità*)

ERCOLE. Comprende l'onorevole presidente, e lo comprende anche la Camera come io, vecchio deputato, non possa rimanere sotto la imputazione che abbia quasi portato un sistema nuovo nelle nostre discussioni, riferendo alla Camera le opinioni espresse dagli oratori nella discussione degli uffici.

Prima di tutto, onorevole Chiaves, mi permetta di dire che se lei legge alla pagina 61 della relazione, troverà l'elenco delle raccomandazioni degli uffici. Dunque io era nel mio diritto di andare a vedere...

CHIAVES. Non lo contrasto.

ERCOLE... quali erano le raccomandazioni fatte negli uffici. E fra le raccomandazioni degli uffici, mi scusi, ho trovato il suo desiderio, e per meglio dire, una sua raccomandazione perchè si studiasse una linea, che non era nel disegno di legge. Io mi sono ben guardato di dire cose non esatte. Infatti, che cosa ho detto io? Ho detto che tutti, negli uffici, hanno appoggiato il progetto ministeriale in massima, e poi dicevano: vediamo se vi sono altre linee da proporre; e tutti facevano valere le loro istanze appoggiandole con le esigenze degli interessi militari. E lei, onorevole Chiaves, disse: io pronunziandomi favorevole alla succursale dei Giovi per la valle Scrivia, raccomando pure degli studi per la linea Genova-Ovada-Asti.

Dunque anche nella sua mente, onorevole Chiaves, vuol dire che quel progetto non era così maturo da farlo votare a tutti. Quell'idea fu messa innanzi, come dissi, improvvisamente.

Ecco l'ingrata sorpresa che molti hanno provato, tanto più che i corpi costituiti, e particolarmente il comitato di stato maggiore generale, che era stato sempre finora invitato a pronunciarsi sulla scelta dei tracciati, per questa nuova linea non furono richiesti di emettere il relativo parere. Io non ho inteso di dir altro. Se l'onorevole Chiaves, che è andato agli uffici il 22 aprile, non ne aveva ancora un'idea concreta di questa linea, io non so che farci.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

CHIAVES. Io l'aveva ben chiara.

ERCOLE. Nel primo mio discorso non ho neppure nominato l'onorevole Chiaves; l'ho nominato la seconda volta quando mi hanno costretto a parlare di nuovo; anzi ho creduto di fargli un onore nel nominarlo e nell'interesse della verità. Del resto, giacchè me ne vien data l'occasione, ne profitto per dire che io mi son dimenticato di rendere le dovute lodi per i dotti discorsi che abbiamo inteso, e che io ho provocato, dell'onorevole Ranco e dell'onorevole Mocenni, discorsi che saranno letti e meditati da tutti gli uomini competenti in questa materia.

(Rumori)

PRESIDENTE. Li prego, onorevoli colleghi, facciano silenzio, altrimenti il presidente dovrà domandare lui, per conto suo, una succursale! (ilarità)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mameli.

MANELLI. L'onorevole Ercole mi ha fatto dire...

ERCOLE. Io non le ho fatto dire che quello che ha detto.

PRESIDENTE. Ma onorevole Ercole, conoscendo ella così bene il regolamento, non dovrebbe interrompere i suoi colleghi. (ilarità)

MANELLI. L'onorevole Ercole mi ha attribuito delle parole che io assolutamente non ho pronunciato nella seduta di ieri; io non ho fatto che unirmi ai voti dell'onorevole Sanguinetti per una congiunzione ferroviaria tra Ovada ed Alessandria. All'infuori di ciò non ho pronunciato altre parole, e mi rivolgo quindi alla lealtà dell'onorevole Ercole, perchè voglia rettificare quanto egli ha detto a mio riguardo. Quanto poi al merito della questione, mi permetta l'onorevole Ercole che io faccia un semplice pronostico; io credo che tra breve tempo gli elettori, ossia le popolazioni dell'Alessandrino, saranno molto più grate a noi, a me ed all'onorevole Sanguinetti della nostra pretesa infedeltà, che non all'onorevole Ercole ed all'onorevole Spantigati del loro zelo per me intempestivo.

ERCOLE. Bravo! (ilarità)

PRESIDENTE. Facciano silenzio. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GAGLIARDO, relatore. Pochissime parole. Anche a me l'onorevole Ercole ha attribuito parole che non ho pronunziate. Io non gli ho fatto menomamente appunto di avere inesattamente citato un parere del comitato di stato maggiore, che non ho neppure nominato; ma mi sono ristretto a dire che il ministro della guerra, in un suo elenco presentato alla Commissione, ha inserito nella categoria B-1, come utile alla difesa nazionale, la linea Voltri-Ovada-Aqui-Asti.

Questo semplicemente ho detto, e quindi non so come l'onorevole Ercole possa attribuirmi di

avergli mosso l'appunto di aver citato inesattamente un parere del comitato di stato maggiore.

L'onorevole mio amico Oddone si è rivolto alla Commissione perchè raccolga e conforti il dolore di una nobilissima provincia. Io dico schiettamente che per quanto benemerita possa essere una provincia, e benemerita è certo quella di Alessandria, la Commissione deve anzitutto pensare a tutelare l'interesse dello Stato. Non fo cenno per ora delle proposte a cui ha accennato l'onorevole Oddone; mi riservo di farlo quando verrà in discussione l'articolo a cui esse si riferiscono. Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Per conseguenza passeremo al numero successivo 6 Sondrio-Colico-Chiavenna.

Nessuno chiedendo di parlare, si passerà ai numeri successivi.

N. 7. Belluno-Feltre-Treviso;

N. 8. Macerata-Albacina;

N. 9. Ascoli-San Benedetto;

N. 10. Teramo-Giulianova;

N. 11. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca;

N. 12. Campobasso-Teroli;

N. 13. Benevento-Avellino;

N. 14. Cosenza-Nocera Tirrena;

N. 15. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro;

N. 16. Taranto-Brindisi;

N. 17. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Oaofrio.

DI SANT'ONOFRIO. Ho chiesto di parlare soltanto per chiamare brevemente la vostra attenzione sopra un voto emesso dai Consigli provinciali di Palermo e di Messina, voto del quale la nostra ottima Commissione non solo non ha tenuto conto, ma di cui non ha neppure creduto far menzione nella elaborata relazione del nostro amico Gagliardo.

DI SAN DONATO. E la chiama ottima? (ilarità)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DI SANT'ONOFRIO. Attribuisco alla fretta colla quale la nostra Commissione ha dovuto procedere nel suo lavoro questa dimenticanza; e sono certo che se avesse avuto tempo maggiore innanzi a sè, lo stesso studio che ha portato nell'esame delle questioni che si riferiscono alla linea Lecco-Colico, alla succursale dei Giovi, alla linea Genova-Acqui per Ovada-Asti e Nizza-Monferrato, all'acceleramento della costruzione di alcune strade ferrate sotto pretesti militari, lo stesso studio, dico, lo avrebbe portato pure su questa linea, esaminando scrupolosamente i desiderii di due cospicue città, di due importanti provincie, come sono quelle di Palermo e di Messina.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

Infatti nessuno potrà contestare l'importanza grandissima commerciale ed ancor più politica di questa ferrovia, la quale avrebbe dovuto, avendo precisamente lo stesso carattere della Eboli-Reggio, essere inclusa fra le linee di prima categoria. Infatti attualmente da Palermo a Messina si impiegano con 394 chilometri, 12 ore, che non si potrebbero percorrere in minor tempo, perchè appunto quella strada difficilissima, ha forti pendenze e curve molto ristrette. Fatta una volta la Messina-Palermo per le marine, che ha una percorrenza di circa 240 chilometri; e prendendo la media di velocità della linea Roma-Napoli, che non è grandissima, voi avete che da Palermo a Messina basterebbero 4 ore e mezza, che per abbondanza io voglio portare a 5. Ultimata la Eboli-Reggio, s'impiegheranno circa 12 ore; almeno queste sono le previsioni che si fanno. Votata finalmente la Roma-Napoli direttissima, tra queste due città si impiegheranno 4 ore. Cosicché la distanza ferroviaria da Palermo a Roma sarebbe ridotta a 21 ore, alle quali aggiungendo un'ora pel passaggio del faro di Messina ed un'ora d'abbondanza, che sempre conviene calcolare nei lunghi percorsi, si avrebbero da Palermo a Roma 23 ore circa.

Ora, io credo che questo sia un risultato politico così importante, che dovrebbe spingere Parlamento e Governo ad accelerare il più che sia possibile la costruzione di questa linea. Imperocchè allora voi farete di Palermo una città continentale: la penisola italiana si prolungherebbe sino a Capo-Pas-saro. E quei difetti, che voi attribuite a noi siciliani, difetti, se veri, prodotti dall'isolamento, nel quale dobbiamo vivere, e che sono propri dei popoli isolani, verranno a cessare. Io quindi persisto a credere, che non vi sia linea più importante di questa.

Bisogna anche osservare che le ferrovie non si fanno unicamente per iscopo commerciale; desse si costruiscono per alte ragioni politiche e militari, desse devono servire ad avvicinare, per quanto è possibile, la periferia al centro ed i centri stessi fra di loro.

Infatti non vi è Governo civile (ed il Governo italiano ne diede anche esempio, tempo fa, quando fece votare l'abbreviamento per la linea Roma-Firenze), il quale non s'imponga i maggiori sacrifici per abbreviare, non di ore, ma anche di minuti le distanze che vi sono fra i vari centri.

Si è parlato poi della questione militare. E certamente in questa io non entro, perchè affatto incompetente; però ho trovata nella relazione una tabella, allegato II, nella quale si contiene un elenco di ferrovie, utili per la pronta mobilitazione ed

adunata dell'esercito. Ebbene, in questa tabella si è dimenticata una linea di 204 chilometri, la quale deve servire per quasi un milione di abitanti, che potrà giovare per l'adunata di circa 25 mila uomini. Questo vi dimostri con quali criteri si è fatta tale tabella.

Farò un'ultima osservazione. Attualmente lo Stato deve pagare dei servizi marittimi sovvenzionati fra Palermo e Napoli, fra Palermo e Messina, fra Messina e Napoli, spendendo non indifferenti somme: ora, il giorno in cui avrete completate queste linee, non avrete più necessità di questi servizi sovvenzionati, ed i danari che attualmente spendete per essi, o li potrete risparmiare, o meglio ve ne potrete giovare per sovvenzionare altre e più utili linee, per esempio: le transoceaniche o le indo-chinesi. Farete così l'interesse del commercio e della navigazione: del commercio, aprendo nuovi sbocchi alla nostra attività ed ai prodotti nazionali; della marineria, obbligando le società di navigazione ad avere grossi vapori, e materiale assai superiore a quello che attualmente adoperano per le linee di cabotaggio tra la Sicilia ed il continente.

Penetrati da questi sentimenti i due Consigli provinciali di Palermo e di Messina hanno espresso un voto al Governo ed al Parlamento, hanno cioè votato l'aumento di un decimo del contributo purchè la Messina-Cerda potesse essere ultimata pel 1° gennaio 1887. Ed in questo si conformavano alle dichiarazioni solenni fatte dall'onorevole Depretis, in occasione dell'interrogazione fattagli dall'onorevole Picardi sui fatti di Messina; nè potevano quei due consessi votare maggiori somme, perchè le provincie che rappresentano si trovano già oberate da grandissimi pesi.

La provincia di Palermo ha pagato un contributo fortissimo per la costruzione e l'esercizio della linea Palermo-Trapani ed un altro ne ha votato per la linea Palermo-Corleone; in aggiunta a quella per la Palermo-Messina.

La provincia di Messina poi oltre ad una spesa grandissima che deve sopportare per completare la sua linea stradale provinciale, di difficilissima costruzione, ha votato una somma non indifferente per la linea che da Giardini deve per l'Alcantara andare a Leonforte.

L'onorevole Picardi nella tornata d'ieri ha fatto a questo proposito speciali raccomandazioni all'onorevole ministro. A queste raccomandazioni mi permetto aggiungere le mie.

Trattasi di una linea avente veramente tutti i caratteri militari, perchè da un punto del litorale porta direttamente nell'interno dell'isola collegando così nel modo più breve Messina, centro militare

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

della Sicilia, con le altre provincie occidentali. E presenta pure un altro vantaggio: essa percorrerà l'amena vallata dell'Alcantara dove scorre uno dei pochi fiumi perenni della Sicilia, il quale potrà diventare forza motrice naturale per lo stabilimento d'edifici e d'industrie. Lambisce poi ricchi ed ubertosi territori, finora privi di regolari comunicazioni come sarebbero Francavilla, Cesarò, Capizzi, Mistretta, Troina, Nicosia, Randazzo, Leonforte ed altri. Metterebbe finalmente in diretta comunicazione il porto di Messina coi centri minerari della isola, e la patriottica città del 1° settembre, otterrebbe così un lieve compenso per i molti e generosi sacrifici spontaneamente e senza secondo fine fatti alla causa nazionale.

Spero quindi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici favorirà questa linea non solo, ma vorrà anche aggiungerla in quel tale progetto del quale ci si fa sperare la presentazione nella prossima Legislatura.

Finalmente rivolgo un'ultima preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Branca, l'altro giorno, colla sua facile ed elegante parola, proferì una frase, la quale ha una certa apparenza di verità. Egli ha detto che in fatto di ferrovie vi sono figli di mano destra e figli di mano sinistra. Veramente, leggendo l'allegato unito alla relazione della Commissione, nel quale si enumerano i tronchi già in costruzione, si scorge che per la Sicilia vi sono due linee in seconda categoria: la linea Siracusa-Licata, che ha una percorrenza presunta di 181 chilometri, e la linea Messina-Patti-Cerda, che ne ha 204. Ora sapete quanti chilometri sono in costruzione nella linea Siracusa-Licata? Ve ne sono 8 e nella Messina-Patti-Cerda ve ne sono 24!

I confronti sono odiosi e mi ripugnano, del resto mi preoccupa solo dell'avvenire. Vorrei perciò sapere dall'onorevole ministro s'egli intende, appena votato il presente disegno di legge, dare in appalto gli altri tronchi, pei quali sono già compilati i progetti.

Dal citato allegato si rileva che il tronco Cefalù-Lascari è già ammesso dal Consiglio di Stato. Se quindi si darà questo tronco in appalto, si metterà in comunicazione Palermo con Cefalù, cosa già abbastanza importante. È stato pure approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il tronco Messina-Saponara, come pure il tronco San Filippo-Barcellona; anzi, questo è stato approvato fin dal marzo passato: io quindi vorrei sapere la ragione per cui l'esame di questo tronco ferroviario non è stato ancora presentato al Consiglio di Stato.

Finalmente sono in compilazione i disegni Barcel-

lona-Oliveri e Oliveri-Patti. E, se l'onorevole ministro desse, appena approvata questa legge, in appalto questi diversi tronchi, si verrebbero a soddisfare, almeno in parte, i desiderii ardenti di quelle popolazioni, facendo per ora correre la vaporiera da Messina a Patti. Io non presento proposta, perchè forse anche i deputati della città e provincia di Palermo crederanno dover appoggiare il deliberato, credo del 7 maggio, emesso dal loro Consiglio provinciale. Solo attenderò la risposta dell'onorevole ministro, dalla quale giudicherò se convenga fare qualche proposta formale. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio. Ma, onorevoli colleghi...!

Passiamo alla linea 18: Siracusa-Licata.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. L'insufficienza dello stanziamento per questa linea obbliga anche me a fare brevi osservazioni, quantunque convinto in precedenza che non ne ricaverò alcun costrutto. Le mie osservazioni sono rivolte tanto all'onorevole ministro, quanto alla degna Commissione, la quale ci ha presentato una relazione elaborata e fornita di allegati grandemente istruttivi. Io mi lusingavo che la lettura della stessa mi avesse illuminato sulla bontà delle ragioni e dei criterii che presiedettero alla distribuzione delle somme nella redazione delle tabelle; confesso che rimasi pienamente deluso nella mia aspettazione.

Ricordo che la legge del 1879 s'informava al principio che in genere le ferrovie dovessero avere la precedenza di costruzione, secondo le diverse categorie nelle quali erano collocate; si voleva che quelle di prima categoria fossero costruite prima di quelle di seconda, e queste, prima di quelle di terza, per modo che ultime, per ordine d'importanza e di tempo, venissero le ferrovie di quarta categoria; invece l'attuazione della legge ci ha portato a questo risultato, strano e contrario alle comuni previsioni, cioè che molte delle ferrovie di terza e quarta categoria saranno compiute più presto di quelle di seconda e prima categoria.

Gettando lo sguardo sulla tabella delle linee di 3ª categoria trovo degli stanziamenti eccessivi in proporzione di quelli consentiti per la 2ª categoria. Onde avverrà indubbiamente che parecchie linee riconosciute d'importanza minore, e perciò collocate in 3ª categoria, si troveranno compiute quando quelle di 2ª categoria saranno appena iniziate.

Ma sorpasso su questo argomento che mi condurrebbe ad un esame delle ripartizioni senza risultato utile, non essendo possibile alcuna modificazione degli stanziamenti complessivamente notati

per categoria nell'articolo 1 del presente disegno di legge.

Mi limite solo a qualche considerazione relativa al riparto delle somme nelle tabelle della 2ª categoria.

Da un allegato che ci ha fornito la Commissione sui lavori appaltati per le rispettive linee, trovo che il numero dei chilometri appaltati per ciascuna linea, varia rispetto alla lunghezza complessiva di ognuna nella proporzione dal 4 al 100 per cento; ciò significa che vi è una linea in cui i lavori sono stati appaltati per intero, altre in cui la parte appaltata rappresenta una quota ragguardevole, venendo per ultima la Siracusa-Licata la quale su 100 chilometri ne ha quattro appena di appaltati.

Io comprendo che l'onorevole ministro e la Commissione possono, per giustificare tale anomalia, eccepire le ragioni di precedenza derivanti dalla legge, quali il congiungimento dei capoluoghi di provincia, le anticipazioni fatte dagli enti interessati, il maggior concorso oltre le quote obbligatorie provinciali; però, malgrado l'influenza di queste ragioni, non arrivo a comprendere la sproporzione enorme negli stanziamenti delle tabelle delle ferrovie di 2ª categoria.

Abbiamo fra queste la Lecco-Colico che, come sapete, ora per la legge del 1879 classificata in 4ª categoria, e che le provincie interessate si rifiutarono a costruire; essa viene ora a prender posto in 2ª categoria; sia benvenuta fra le sorelle, ma sedendo alla mensa comune non pretenda di fare la parte del leone.

Ebbene, la Lecco-Colico, che dalla 4ª categoria viene a prendere posto nella seconda, guardate, o signori, in che modo è trattata in confronto della linea Siracusa-Licata. Per questa fino al 1887 è stanziata la somma complessiva di 8,100,000 lire rispetto al suo costo totale di 37 milioni; per la Lecco-Colico, ultima arrivata, fino al 1887 è stanziata la somma di 4,300,000 lire rispetto al suo costo di 7,780,000 lire. Or mantenendo le proporzioni dell'assegno fatto alla Siracusa-Licata, la Lecco-Colico dovrebbe avere lo stanziamento di sole 1,700,000 lire.

Che se viceversa si volesse trattare la Siracusa-Licata alla stessa stregua della Lecco-Colico, bisognerebbe alligare 20 milioni fino al 1887 per la Siracusa-Licata invece degli otto milioni che le si assegnano; così sparirebbe l'ingiustizia di vedere la Lecco-Colico, classificata tre anni dopo fra le strade di 2ª categoria, prender posto avanti la Siracusa-Licata e compiersi tre anni prima di questa.

Queste recriminazioni, mi diranno la Commissione e l'onorevole ministro, giungono tardi, perchè,

quantunque la tabella sia ancora in discussione pure deve considerarsi come implicitamente approvata dopo la votazione dell'articolo 1 che stabilisce il riparto delle somme per categorie. Quindi non resta più nulla a fare, altro che rassegnarsi pazientemente; però io prego l'onorevole ministro che, per quanto dipende da lui, e la legge gliene offre i mezzi, cerchi di temperare le dure condizioni che sono fatte alla linea Siracusa-Licata.

Noi abbiamo una ferrovia di 181 chilometri, del costo di 37 milioni, alla quale sono state assegnate finora sole 200,000 lire all'anno, e di cui non sono stati appaltati che 8 chilometri in tutto e non ancora costruiti: procuri dunque l'onorevole ministro, valendosi delle facoltà che gli dà la legge, di fare in modo che i lavori di questa linea vengano più che è possibile accelerati.

Ma principalmente a me preme d'insistere sopra una questione di giustizia distributiva. La Siracusa-Licata viene costruita col consorzio di tre provincie interessate, Caltanissetta, Girgenti e Siracusa. L'onorevole ministro ha creduto, per la insufficienza di fondi, e per altre considerazioni forse di ordine politico, di cominciare i lavori nel tratto Siracusa-Noto, cioè solamente dalla parte della provincia di Siracusa. Ora, domando io, è giusto che le altre due provincie di Girgenti e di Caltanissetta che contribuiscono egualmente nella spesa insieme alla provincia di Siracusa, è giusto, dico, che queste due provincie si rassegnino a guardare ed a pagare, e che i lavori si facciano tutti dalla parte di Siracusa? Io credo che la giustizia e l'equità ne soffrano.

Osservo che la provincia di Caltanissetta ha interesse vitale, perchè Terranova capoluogo di circondario venga congiunta al capoluogo della provincia. Da Terranova a Caltanissetta per strada rotabile si accede in 12 ore assai malagevolmente e con un servizio postale che lascia tanto a desiderare. Ora, congiungendo Terranova a Licata, per ferrovia, il tragitto per giungere al capoluogo di provincia si compirebbe in sole 4 ore. Nè crediate che Terranova sia un centro di poca importanza, poichè la popolazione sua, unita a quella di Licata oltrepassa i 35,000 abitanti senza dire del contingente di altre 12,000 anime che fornirebbe Niscemi poco discosto da Terranova e senza fare assegnamento sopra Modica e Ragusa ed altri paesi della regione meridionale della Sicilia, che approfitterebbero del tronco Terranova-Licata per comunicare coll'interno e colla parte settentrionale della Sicilia.

Queste necessità non sono sfuggite all'attenzione dei corpi locali preposti alla pubblica amministrazione, e tanto dalla provincia di Caltanissetta, quanto dalla provincia di Girgenti si sono fatte

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

delle vivissime sollecitazioni al Governo perchè voglia compiere questo atto di giustizia distributiva. Mi duole che la Commissione, come non tenne conto delle deliberazioni dei Consigli provinciali in ordine alla Messina-Patti, non abbia neanche tenuto conto di quelle formulate dalle provincie di Girgenti e Caltanissetta e dai municipi di Licata e Terranova. Di tutte le linee di seconda categoria la sola Siracusa-Licata è quella in cui i lavori non siano cominciati dai due punti estremi non ostante che Siracusa come Licata facciano capo a ferrovie in esercizio; il congiungimento di Terranova a Licata sarebbe quindi non solamente atto di giustizia, ma tornerebbe utile eziandio allo sviluppo economico delle provincie, ed al traffico ferroviario.

Queste brevi considerazioni spero convinceranno l'onorevole ministro della loro ragionevolezza, onde mi auguro che vorrà accoglierle benevolmente; e la prova sicura dell'accoglienza io la ravviserei nella sollecitudine colla quale egli darebbe in appalto il primo tronco Terranova-Licata nel corso del 1883. Io confido che egli vorrà compiere quest'atto di giustizia e di equità, e ne lo ringrazio anticipatamente.

PRESIDENTE. L'onorevole Omodei ha facoltà di parlare.

OMODEI. Dopo il discorso dell'onorevole Bordonaro, alle cui considerazioni io mi associo intieramente, non mi rimane che rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e richiamare la sua attenzione sopra un fatto che mi preoccupa.

All'articolo 7 del disegno di legge si fa cenno di un elenco di strade che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, potrà far costruire prima delle altre, e ciò, come si dice nella relazione, per la loro importanza militare. Io, se fosse presente l'onorevole ministro della guerra, mi permetterei di domandargli se la linea Siracusa-Licata non sia, sotto l'aspetto militare, una delle primissime da costruirsi. Mi fa meraviglia come essa non sia stata posta fra le 40 che sono state messe in lista e dalla Commissione e dal Governo. Fo rilevare anch'io che per la linea Siracusa-Licata, in tre anni, non si sono dati in appalto che 8 chilometri; continuando su questo piede chi sa quando si potrà avere compiuta quella linea!

Ricorderà l'onorevole ministro che la linea Siracusa-Licata è il compimento della rete sicula, reclamato da interessi commerciali, marittimi e militari. Con quell'elenco di strade di prelevamento io ho i miei dubbi se per il tempo presunto, cioè pel 1892 si arriverà a costrurre intieramente la linea.

Mi sorprende, come ha già accennato l'onorevole

Bordonaro, che non si siano fatti gli appalti a cominciare da Licata in modo che, come si fa per tutte le linee, questi due punti vadano a riunirsi. Ad ogni modo mi preme chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questa linea importantissima e rivolgergli una fervida raccomandazione, quella cioè di portarvi la sua particolare attenzione e cercare di dare lo svolgimento necessario tanto per gli appalti, quanto per l'intiera e pronta costruzione. Faccia gli studi e faccia in modo che i lavori comincino da Licata, proseguano da Siracusa e vengano affrettati in modo che quelle popolazioni abbiano il vantaggio di vedere gli studi già fatti e di goderne il cominciamento dei lavori e la costruzione anche da Licata. Quella provincia ha il diritto di reclamare; il Governo ha il dovere di usare l'istesso trattamento che si dà alle altre provincie. Siracusa ai ricordi del passato unisce i vantaggi attuali. Essa ha fatto rapidi passi verso l'industria ed il commercio. Usate giustizia: affrettate la costruzione di quella linea che la può mettere in diretta comunicazione con le altre provincie della Sicilia.

Mi auguro dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una soddisfacente risposta.

PRESIDENTE. Su questa linea non c'è più nessuno iscritto.

Passiamo dunque alla successiva, n° 19. Adriachioggia.

Non essendovi alcun iscritto, passeremo al n° 20. Lecco-Colico.

Così è ultimata la tabella A.

Passeremo ora alla tabella B, n° 1. Linea Novara-Varallo.

N. 2. Chivasso-Casale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Faldella.

FALDELLA. Voglia la Camera farmi buona la considerazione che, essendomi io iscritto per la discussione generale, ho rinunciato poi a quell'iscrizione restringendomi ad esitare la mia speciale raccomandazione al capitolo apposito, secondo l'avvertimento giusto datone dall'onorevole nostro presidente; mentre il fatto dimostra, che avrei potuto agevolmente, in un involucro di considerazioni generali, di cui vi ho fatto grazia, farvi passare molto prima d'oggi quella spiccata raccomandazione che vi chiedo il permesso di esporvi ora brevemente. Quantunque io comprenda e partecipi la impazienza vostra di farla presto finita, io non posso rinunciare alla mia orazioncella per l'affrettamento della strada ferrata Chivasso-Casale; imperocchè in essa non si tratta di un interesse meramente locale, e molto meno di un soffietto elettorale. Infatti l'onorevole mio amico Favale, il quale vedo con piacere com-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

parire proprio adesso nell'Aula, elevando nella discussione generale un grido di dolore a nome di tutto il Piemonte, per la parte fatta ad esso nella distribuzione delle quote ferroviarie, ha compreso in quel grido; anzi ha sottolineato vigorosamente le lagnanze per il singolare ritardo nella costruzione della strada ferrata Chivasso-Casale. E l'onorevole Favale non è punto l'eletto dei luoghi che saranno attraversati da essa.

Riguardo al mio povero me, siamo lecito asserire che importando quella strada a tutta l'Italia superiore, il territorio che più ne godrà non sarà certo il capoluogo del nuovo collegio di Vercelli, a cui potrò presentarmi candidato nello scrutinio di lista. Parlo per un interesse generale del paese.

E per ravvisare tale interesse non occorre salire al secondo piano nel vestibolo della sala di lettura a fine di studiarvi, secondo l'invito dell'onorevole Ercole, la magnifica carta murale in rilievo del capitano Cherubini. Basta all'uopo, o signori, l'umile carta stradale annessa ad un orario delle strade ferrate da 20 centesimi; basta svolgere e consultare questo fogliolino, per avvederci, come nel cuore stesso del Piemonte campeggi un vasto isolato vuoto di ferrovie. E questa è la lacuna, cui è destinata appunto a colmare, solcandola nel bel mezzo, la ferrata Chivasso-Casale. Vedete, signori, quanto sia vizioso il giro presente da Torino a Casale, che necessita salire a Vercelli, o discendere fino ad Asti. E Torino è pur sempre, o signori, un centro per lo meno riguardevole in linea economica ed industriale, e Casale la capitale del vitifero Monferrato nell'economia nazionale, e massimamente nell'economia dell'Italia superiore, rappresenta un centro produttivo molto caratteristico. Ora, tenere così faticosamente disgiunti Torino e Casale, riesce un vero sconcio, per riparare al quale si è dovuto naturalmente pensare molto prima d'ora. Se ne escogitarono, se ne allestirono dei disegni fino dal 1857 per una congiunzione diretta da Torino con Casale; anzi essa era in prima fila nel programma ferroviario ed economico del conte di Cavour. Ma si dovette, alla sopravvenuta guerra benedetta del 1859, lasciare quei disegni in asso; onde il ritardo nella costruzione della Torino-Casale fu non ultimo dei sacrifici sopportati dal vecchio Piemonte per l'epopea nazionale.

Poi a trarre più in lungo le cose, sopraggiunsero altresì le solite divergenze sui tracciati, le solite titubazioni nel preferire la sponda destra o la sinistra del fiume. Imperocchè pur troppo per noi non valse o non si osò, o non si seppe neppure risolutamente domandare l'applicazione di quel comodo sistema di contentare ambedue le parti, il sistema dell'*unum facere et aliud non omittere*, il sistema

dei doppietti e delle parallele ferroviarie, che venne attuato altrove.

Anzi sentite, o signori, il caso nostro addirittura strano, e non certo degno di riso o compassione, come quello del Berni, ma degno di ammirazione. Dovete ricordare che nell'*omnibus* ferroviario del 1879 il tracciato prescelto dal Ministero ed accettato dalla Commissione per congiungere Torino a Casale era il tracciato più lungo e più costoso, siccome quello che era disegnato per 72 chilometri sopra un terreno di colline, difficile, accidentato e friabile, onde la spesa sarebbe salita a 16 milioni.

Ebbene, *oh gran bontà dei cavalieri antichi!* fu per la stessa iniziativa parlamentare di valenti oratori piemontesi, fu soprattutto in virtù della eloquenza e della competenza strategica del mio illustre predecessore che si adottò la sostituzione di un altro tracciato ben più modesto, cioè di appena 42 chilometri, per un terreno tutto piano, solido e senza accenno di brutti incontri geologici, onde la spesa effettiva si residuerà a poco più di 4 milioni.

Ben mi rammento di averli uditi allora dalla tribuna dei giornalisti (e lo verificai testè negli annuali parlamentari) l'accorto e sorprendente relatore Grimaldi e la buona memoria del ministro Mezzanotte affrettarsi a rispondere: noi non esaminiamo neppure quale sia il migliore dei due tracciati. Voi stessi ci proponete di spendere per uno stesso scopo 4 milioni invece di 16, che ve ne volevamo dare. Ebbene noi accettiamo, accettiamo negli utili.

Così ragionarono, apertamente, francamente allora l'onorevole relatore e l'onorevole ministro dei lavori pubblici di quei tempi. Ma noi non dimentichiamoci che le trionfali ragioni accampate dai prelodati oratori piemontesi per ottenere una diminuzione proprio sulla porzione nostra, furono considerazioni strategiche, cioè fu il nobile impulso della difesa nazionale, anzichè di un interesse locale.

Ora di questi milioni rinunziati dai nostri interessi locali a quelli generali ce ne avete saputo almeno grado, affrettando la costruzione del minore tracciato? Nemanco per sogno; non si è ancora dato un colpo di zappa, non si è ancora smossa una zolla di terreno per la Chivasso-Casale.

L'eccellente ministro dei lavori pubblici ci assegnerà il motivo del ritardo nella lentezza usata dalle provincie interessate nell'adempire agli obblighi prescritti dalla legge. Ma questo motivo venne già contraddetto dall'onorevole Favale con la legge alla mano. Il punto, che basta al Governo per muoversi, secondo l'articolo 6 dell'*omnibus*, è l'assenso in massima delle provincie rappresentanti i due terzi del contributo. Ora questo assenso per la Chivasso-Casale si affrettarono a darlo le provincie

di Novara, Alessandria e Torino; anzi alcune di esse, sulla sicurtà di qualche loro comune, offerse due decimi di più, per avere giusto motivo di prelazione.

Gli è vero, che esse provincie penarono poi a mettersi in concordia fra loro per la ripartizione della comune quota provinciale; vi furono gli usuali stiracchiamenti, ma oltrechè tali divergenze erano minime, versando sopra qualche mezza centesima parte in più o in meno; il Governo aveva facoltà di risolverle con la procedura assegnata dall'articolo 8 della legge, mediante decreto reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Nè meno si può dire mancassè al Governo chi gli ricordasse l'oblata Chivasso-Casale. C'era di essa un illustre, continuo ed autorevole rammentatore, il compianto Lanza; quell'uomo giusto che proseguiva con calda assiduità ogni causa che riteneva di persone od interessi male guardati.

Certo i paragoni sono odiosi; e tutti gli interessi legittimi sono relativamente rispettabili; ma è naturale quel sentimento popolare già palesatosi dall'onorevole Favale, il risentimento popolare nel vedere che a certe ferrate, le quali terminano per ora in un fondo di sacco, ed hanno pochi servizi immediati da soddisfare, se non sono i lodevoli o geniali ma meno importanti pellegrinaggi od esercizi religiosi, artistici od alpinistici, sia posticipata una ferrovia come la Chivasso-Casale, chiamata ad allacciarsi, a pulsare e ad ingrossarsi sollecitamente, come principale arteria, in una rete non solo nazionale ma internazionale; come solco mediano che oltre il centinaio di migliaia di abitanti locali, oltre il milione di imposte locali, oltre il centinaio e più di tonnellate in merci e prodotti locali, cui soddisferà particolarmente, riceverà pure nel suo scolo centrale i confluenti degli sbocchi economici laterali, anche internazionali. Sarà come il Po, cui costeggia, sarà il maggior fiume ferroviario dell'Alta Italia, e si aggiusterà singolarmente, come naturale appendice, sarà tutt'uno coll'Aosta-Ivrea, la cui importanza attuale si spinge all'avvenire del traforo del Monte Bianco. (*Approvazioni*)

Orbene, l'Aosta-Ivrea sarà terminata nel 1884. Quindi è giustificata l'attesa delle nostre popolazioni, che nel 1884 si veda pure compiuta la Chivasso-Casale, che di quella riuscirà la vera, sensata imboccatura e continuazione.

Dirò poco di più. Nel 1884 si deve pure inaugurare a Torino la Esposizione Nazionale di industria, agricoltura, arti e commercio. E vorremo noi, signori, rimeritare Torino e tutto il Piemonte della nuova, bella ed ardita impresa che tanto onora lo slancio

improvviso, ragionato e positivo di quegli uomini e di quei capitali; vorrete voi rimeritare Torino e il Piemonte lasciandoli privi di una diretta comunicazione fra la loro Esposizione e il mercato di Casale, che è l'emporio di una delle più belle, più produttive e più vicine regioni subalpine?

Aggiungete per maggior derrata quelle considerazioni strategiche che si recano in mezzo agevolmente da per tutto e che non si rifiutano mai a nessuna linea, ma che pure furono giudicate di tanto valore dalla Commissione che volle consacrarle in un articolo aggiuntivo del presente schema per farne un indice, una causa di anticipazione nelle costruzioni.

Le ragioni strategiche abbondano per la diretta comunicazione fra Torino e Casale; anzi furono desse la ricordata cagione per cui si risparmiarono allo Stato e si diminuirono chilometri e milioni a un tracciato di ferrovia piemontese. Esse furono maestrevolmente dimostrate nella discussione del 1879 dall'onorevole generale Bertolè-Viale, che fece vedere quanto di tale strada potessero e dovessero vantaggiarsi i trasporti di truppa per l'adunata e lo schieramento strategico.

Nè vi mancano, onorevole ministro, i modi per affrettare la costruzione della Chivasso-Casale. Avete già studi offerti e depositati presso il Ministero dei lavori pubblici dal benemerito Comitato promotore di Casale.

Il terreno, su cui si deve svolgere la linea ferrata è regolare e non necessita opere pubbliche straordinarie, salvo un ponte pel varco della Dora Baltea, allo stesso passo indicato nella nuova legge delle opere straordinarie stradali ed idrauliche. Per cui il Governo con una stessa opera a doppio uso, potrà pigliar due colombi ad una fava, due progetti ad un sol lavoro.

Il costo sarà veramente poco. Gli studi che portano la spesa a 6 milioni, mi riferiscono, siano esagerati; imperocchè vi si calcolò l'espropriazione a lire 4 al metro quadrato, mentre si potrà ottenere con una lira.

Il costo, ripeto, sarà poco; e il prodotto grande. Tanto è vero, che fioccano al Governo e alle provincie interessate le domande di società private per concessioni, con offerte di rinuncia alle quote provinciali e di altri vantaggi. Lo appresi dai pubblici giornali, e dai rapporti ufficiali. Per cui il Governo non ha altra difficoltà che l'imbarazzo della scelta. Assuma la costruzione esso stesso, o addivenga ad atti di concessione da sottoporsi alla sanzione del Parlamento, gli è certo che esso può soddisfare ai più vivi desiderii delle nostre popolazioni, purchè rechi eziandio ai più gravi interessi del Piemonte

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

la sua egregia volontà, e la sua intelligente attenzione. (*Approvazioni*)

PRESIDENTE. Passeremo alle linee successive :

N. 3. Bra-Carmagnola ;

N. 4. Cuneo-Mondovì ;

N. 5. Vercelli - Mortara - Cavamanara - Bressana-Broni, coi prolungamenti Stradella-Pavia ;

N. 6. Airasca-Cavallermaggiore ;

N. 7. Lecco-Como-Ponte San Pietro-Seregno.

Su questa linea ha facoltà di parlare l'onorevole Roncalli.

RONCALLI. Già molti degli oratori che mi hanno preceduto hanno messo in rilievo quanto sia importante per noi di attivare con la massima sollecitudine tutte le linee che conducono al San Gottardo, al fine di mettersi al caso di profittare quanto più presto è possibile di questa comunicazione internazionale. Sarebbe stato assai meglio che al momento dell'apertura già fossero state pronte le linee di accesso ; ma a questo non si è potuto riuscire, e per conseguenza non resta altro che augurarci che si facciano queste comunicazioni colla massima celebrità.

Ed ora qui ne vedo una, precisamente la Ponte San Pietro-Seregno, la quale è destinata a congiungere il porto di Venezia e tutte le provincie venete colla linea più breve possibile del San Gottardo, e trovo che per questa linea nell'anno 1882 non è assegnata nessuna somma. E vedo pure che gli assegni delle singole somme vanno sino al 1890.

Per una linea, che non dovrebbe impiegare più di 3 anni ad essere costrutta, mi pare eccessivamente lunga la prospettiva di vederla terminata soltanto nel 1890.

CAVALLETTO. (*Presidente della Commissione*) No ; nell'anno 1885 deve essere esercitata !

RONCALLI. Avrò sbagliato, tanto meglio ! Il fatto sta che per l'anno in corso non è stanziata alcuna somma. E quello che è più, l'attività che si spiega in quella linea, credo proprio che corrisponda alla mancanza di qualunque stanziamento.

Già da molti mesi sono compiuti gli studi ; già un piccolo tratto è appaltato fin dal giugno dell'anno scorso ; ma io credo che una zolla di terreno non si sia smossa neppure per quel piccolo tronco appaltato. Il ponte sull'Adda occuperà tutto il tempo necessario per il resto della linea, e per esso neppure s'è mossa una pietra. Io quindi raccomando vivamente all'onorevole ministro che voglia dare quanto più può la spinta a questi lavori per questa ferrovia, che io credo assolutamente di molto interesse, non solo per Bergamo, ma per tutte le provincie venete.

PRESIDENTE. Passeremo alle linee successive :

N. 8. Parma-Brescia-Iseo ;

N. 9. Mantova-Legnago ;

N. 10. Mestre-San Donà-Portogruaro ;

N. 11. Bologna-Verona.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guiccioli.

GUICCIOLI. Nelle presenti condizioni della Camera ed al punto a cui è giunta la discussione, mi pare che non rimangano a dirsi che pochissime parole, riguardo a questa linea. L'onorevole ministro sa meglio di me quale importanza abbia la linea Bologna-Verona, non solo per le provincie che attraversa, ma pel paese intero, inquantochè nell'avvenire essa contribuirà a formare la linea più breve tra il passaggio del Brennero e l'Italia centrale e meridionale. Essa è quindi destinata a diventare il tronco di una delle linee internazionali più importanti.

L'onorevole ministro non ignora neppure gli enormi sacrifici che la provincia più interessata, quella cioè di Bologna, ha dovuto fare. Egli sa che, per rendere possibile la costruzione di questa linea, la provincia di Bologna si è sottoposta a guarentire i due terzi del contributo, che per legge spettava agli enti interessati ; e che anzi, per affrettare anche maggiormente i lavori, si è impegnata ad anticipare la somma necessaria per la costruzione del primo tronco Bologna-San Felice. Però, dopo le dichiarazioni fatte avant'ieri dall'onorevole ministro, cioè che esso (e questo si capisce) non è disposto ad accettare nessuna modificazione nel riparto sopra i vari esercizi, e quindi neppure sulle somme assegnate a ciascuna linea in particolare, non mi rimane che ad invocare, come altri hanno fatto a proposito di diverse linee, il tanto lodato articolo 7.

È vero che l'onorevole ministro l'altro giorno dichiarò che l'articolo 7 gli accorda soltanto una facoltà, e che di questa facoltà egli non intende valersi, se non nel caso di linee, le quali abbiano un interesse veramente eccezionale al punto di vista militare, e non già per tutte quelle che possano avere un interesse militare qualsiasi ; inquantochè crede che la maggior parte delle linee ferroviarie possa più o meno giovare nel caso di movimenti di truppe ; e d'altro lato è pur vero che dell'argomento militare si è molto usato, e forse anche un poco abusato in questa Camera al fine di ottenere vantaggi per l'una o l'altra ferrovia, non sarebbe perciò il caso d'insistere molto. Ciò non ostante sono convinto che, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà, studiando questa linea, farla esaminare anche dal punto di vista militare, dovrà convincersi che essa è una di quelle linee che evidentemente ha un'importanza militare eccezionale. È

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

cosa che si capisce facilmente anche da chi non è competente nella materia. Infatti essa stabilisce un terzo passaggio sul Po, tra quelli di Ponte Lagoscuro e Borgoforte, e congiunge direttamente la fortezza di Verona col campo trincerato di Bologna.

Quindi sono convinto che l'onorevole ministro vorrà prenderla in considerazione anche da questo punto di vista e che, sentito il parere dei corpi tecnici competenti in materia militare, si convincerà che la linea Bologna-Verona merita un trattamento speciale.

Io quindi non faccio alcuna proposta, perchè evidentemente l'onorevole ministro, dopo ciò che ha detto, non potrebbe accettarla; ma mi raccomando a lui, affinchè tenga in considerazione questa linea, tanto dal punto di vista degli interessi commerciali, quanto dal punto di vista degli interessi militari del paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti.

SACCHETTI Dopo le osservazioni dell'onorevole Guiccioli, non intendo aggiungere altre parole intorno ai motivi che richiamano l'attenzione dell'onorevole ministro su questa linea.

Mi limiterò quindi a rivolgere all'onorevole ministro una domanda ed a chiedergli un qualche schiarimento intorno al piano di progressione dei lavori che riguarda la linea Bologna-Verona. È stato già notato che alcuni degli enti interessati hanno offerto al Governo l'anticipazione di un tronco di questa linea. Ora quest'anticipazione ragguagliata al contributo obbligatorio, oltrepassa di tre decimi il contributo medesimo; anzi è un aumento del contributo più prossimo a 4 che a 3 decimi. In altri termini questi enti assumono un maggior sacrificio di circa un milione, e mettono immediatamente a disposizione del Governo una somma che oltrepassa i quattro milioni.

Non intendo fare osservazioni sulle cause che possono aver condotto ad un'omissione nell'allegato unito a questo disegno di legge, che racchiude tutti i maggiori contributi assunti dalle provincie e dai comuni. Voglio attribuire questo fatto al procedimento che è stato tenuto per assicurare la costruzione della linea ed anche alle spiegazioni che sono state scambiate fra il Ministero e la deputazione provinciale sopra quest'argomento.

Non faccio appunti di sorta nè alla Commissione, nè al Ministero. Del resto sarebbe inutile fare delle osservazioni a questo riguardo dal momento che si può ritenere come stabilito che non è possibile fare delle variazioni negli stanziamenti inchiusi in questa tabella.

Solo pregherei l'onorevole ministro di dirmi quale effetto potrà avere questo sacrificio assunto dagli enti morali. In quanto a me sembra che, dal momento che non si è tenuto conto di queste anticipazioni, e nei primi anni, nel 1882, 1883, 1884, invece di avere dei piccoli stanziamenti, delle piccole quantità di lavori, si avrà una somma di lavori abbastanza considerevole, mi pare che uno degli effetti che se ne debba attendere sia quello che l'esercizio della linea intera possa essere attivato prima dell'anno 1892, come sarebbe inscritto in questa tabella.

Naturalmente io non chiedo nessuna indicazione precisa, a questo riguardo, all'onorevole ministro; solo domando a lui se non creda che questo debba essere uno dei principali effetti della circostanza che ho indicata.

E non credo superfluo di domandare questo schiarimento, in quanto che, il disegno di legge venendo approvato dopo che la offerta è stata fatta, bisogna escludere il dubbio che l'apertura dell'esercizio nel 1892 sia in qualche modo vincolata tassativamente e non possa subire alcuna modificazione.

Io poi farò un'altra osservazione, ed è questa: che, siccome queste anticipazioni di tronchi di linee sono state fatte quando si riteneva che non dovessero essere regolate da altre leggi oltre quelle del 1879 e del 1881, una volta che interviene questa legge la quale abbrevia il periodo di esecuzione, e quindi molte linee che si credeva sarebbero state aperte alla fine del ventennio sono aperte nel 1892 e anche prima, io credo che possa accadere questo: che alcuni enti morali domandino una qualche trasformazione delle loro anticipazioni. Trasformazione in questo senso: che si possa protrarre alquanto l'apertura di questi tronchi estendendo la lunghezza dei tronchi medesimi, in modo da riuscire poi ad anticipare un poco l'apertura della linea intera.

Io chiedo all'onorevole ministro se egli sia disposto ad accondiscendere alle domande di questo genere non solo, ma anche a favorirle; imperocchè in questo modo senza accrescere gli oneri che gravano lo Stato, secondo questa tabella di riparto, e senza obbligare gli enti morali a sostenere maggiori sacrifici si potrebbe ottenere quel risultato se non completamente, almeno in parte; quel risultato, dico, che è stato indicato dall'onorevole ministro della guerra, il quale in seno della Commissione esprimeva il voto che questa linea invece che nel 1892, fosse aperta al pubblico nel 1887.

Attendo dalla cortesia dell'onorevole ministro una qualche spiegazione, un qualche schiarimento, intorno ai punti cui ho accennato per tranquilliz-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

zare quegli enti morali che hanno fatto un notevole sacrificio e per far loro comprendere che questo loro sacrificio non andrà perduto. Imperocchè si può ritenere appunto che questo loro sacrificio sarebbe in gran parte inutile, se malgrado aver anticipato i fondi di un terzo circa della strada, questa linea non fosse compiuta che nel 1892. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

LUGLI. Dopo le parole dette sul merito di questa linea dagli onorevoli Guiccioli e Sacchetti miei colleghi nella deputazione della provincia di Bologna, a me non resta che associarmi alle loro raccomandazioni e specialmente a quelle dell'onorevole Sacchetti, perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia dirmi, se dopo i sacrifici fatti dalla provincia di Bologna, coll'offrire al Governo l'anticipazione dei fondi per l'esecuzione di un terzo della linea, se questo fatto, dico, non mette il Governo nella condizione d'accelerare la costruzione dell'intera linea e far sì che invece di vederla compiuta nel 1892 si possa vederla ultimata in un periodo di tempo molto più breve. Anche io dunque faccio appello all'onorevole ministro, perchè ci voglia rispondere in merito a questa formale domanda.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, passeremo alla linea segnata col n° 12: Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione Lavezzola-Lugo.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonvicini.

BONVICINI. Rinunzio a parlare perchè i desiderii della mia provincia sono stati soddisfatti. (*Harità*)

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, passeremo alle linee seguenti:

N. 13. Gaiano-Borgo San Donnino.

N. 14. Piombino-Cornia.

N. 15. Lucca-Viareggio.

MORDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mordini.

MORDINI. Ho chiesto di parlare per avere uno schiarimento dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e per rivolgergli una raccomandazione.

Questa linea nella tabella si trova iscritta per una spesa presunta di 4,267,000 mila lire, che è quella portata dal primo progetto della Lucca-Viareggio.

Il secondo progetto che fu fatto, perchè al primo richiese alcune modificazioni il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che venne definitivamente approvato, fissò invece la somma di 3,403,000 lire; quindi una differenza di 844,000 lire.

Intanto la provincia di Lucca, per ottemperare alle ripetute richieste del Ministero dei lavori pubblici, ha anticipato quattro decimi sulla somma di 4,267,000 lire, portata dal primitivo progetto che

oggi non esiste più. Credo che siano state fatte da essa, a questo proposito, delle rimostranze assai vive. Ciò nonostante si è seguitato sempre a portare in tutte le tabelle, presentate dal Ministero dei lavori pubblici, la somma di 4,267,000 lire. Ora mi si potrà dire: faremo i conti finali e liquideremo. La risposta non varrebbe ad appagarmi. Quindi è che io torno ad osservare che la provincia ha anticipato due decimi oltre la quota di contributo ad essa spettante per legge sopra la somma suddetta, mentre il progetto definitivo, in seguito al quale si vanno eseguendo i lavori, porta una differenza in meno di 844,000 lire.

Se le provincie avessero nelle loro casse le somme disponibili, meno male; ma in Italia esse non si permettono questo lusso e sono costrette ad accattare a condizioni spesso onerose il danaro necessario alla costruzione delle linee che le interessano, quindi devono necessariamente sottoporsi ad un sacrificio. Nessuna ragione pertanto che il sacrificio diventi maggiore per esigenze non giustificate del Ministero dei lavori pubblici.

Io domando dunque all'onorevole ministro che voglia avere la cortesia di dirmi se al conto finale di questo sacrificio, che è stato fatto dalla provincia di Lucca per anticipare quattro decimi sopra una somma che non è quella vera del progetto sul quale si costruiscono i lavori della Lucca-Viareggio, essa sarà rilevata indenne.

Faccio poi una raccomandazione. La provincia di Lucca ha già, come ho detto, anticipato i quattro decimi, e i lavori della galleria del Monte di Chiesa sono già compiuti per 500 metri, mentre la galleria stessa è lunga 1650 metri. Essendo stati appaltati i detti lavori fin dall'ottobre del 1881, è il caso di dar lode, e lode ben meritata, all'ufficio del genio civile della provincia di Lucca per la grande alacrità spiegata nella direzione e sorveglianza dei lavori stessi. Rimane però molto da fare e per opere importantissime, specialmente per la traversata del Padale, come l'onorevole ministro conosce al pari e meglio anzi di me, ed alla quale occorre por mano nel prossimo, autunno almeno. Io dunque sono a raccomandargli di provvedere, per quanto è possibile, alla più sollecita esecuzione dei lavori, procedendo senza altri indugi agli appalti che sono ancora necessari per costruire la linea intiera.

PRESIDENTE. Passeremo alla linea n° 16, Aulla-Lucca.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Alli Maccarani.

ALLI MACCARANI. L'ordine del giorno presentato meco dagli onorevoli Luchini, Mocenni ed altri colleghi, mi esonera dal trattenerne la Camera con un discorso. Io mi era iscritto per parlare relativa-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

mente a questa linea Aulla-Lucca affinché fosse raccomandato al ministro di fare del suo meglio perchè la linea stessa possa essere costruita al più presto, e si ripari a quelle resistenze che da parte di enti morali interessati, i quali per legge dovrebbero concorrere alle spese relative, potessero incontrarsi non per contrarietà, ma per mancanza o poca disponibilità di assegnamenti.

La linea Aulla-Lucca è destinata a soddisfare ad un grande bisogno nazionale. Manchiamo in Italia di una grande arteria ferroviaria interna adatta ai bisogni della difesa militare, e di questo non vi è chi non sia persuaso.

Ora l'Aulla-Lucca è la via che si presta naturalmente a soddisfare a così pernicioso mancanza; affrettandone la costruzione, le corrispondenze della Lombardia e dell'Alta Italia verso l'Italia centrale e peninsulare avrebbero in breve spazio di tempo pronta e diretta comunicazione da Lucca ad Empoli, da Empoli a Siena, e qui, proseguendo, a Orte, Solmona, Campobasso, Benevento, Castronero, Castrovillari, Buffalora. E così sarebbe provveduto a tutte le maggiori esigenze, sia strategiche, sia commerciali.

Se poi si aspetta proprio il concorso spontaneo degli enti interessati, incontreremo un'infinità di ostacoli che conviene siano prevenuti.

Quindi questa linea deve considerarsi, non soltanto come linea di terza categoria in se stessa, ma come quella che per relazione con le altre esistenti, delle quali va a far parte, riunisce requisiti d'opportunità e d'importanza eccezionale, sicchè richiede eccezionali provvedimenti da parte del Governo.

Detto questo, mi sarei dovuto estendere nel dimostrare, più che non feci nella passata seduta, la necessità della congiunzione fra Empoli e la linea Lucca-Pistoia, congiunzione che costituisce complemento necessario della Aulla-Lucca, congiunzione che costa pochissimo, perchè facendola con Lucca direttamente, non richiede che 3,600,000 lire (alludo a progetti già studiati); se invece la si ferma a Pescia, o meglio a Pieve a Nievole, basteranno men di 2 milioni; e tanto l'uno, che gli altri allacciamenti, non richiedono nè gallerie, nè sterri o rinterri, nè opere murarie d'importanza, percorrendo costantemente in pianura o costeggiando, se si faccia l'allacciamento alla Pieve, agevoli colline.

E mette ben conto di spendere questi pochi milioni per aver presto e bene un'arteria cotanto interessante per la prosperità e per la sicurezza del paese.

Osservo poi che l'allacciamento con la Pieve, stazione prossima a Pistoia, può in parte riparare al

servizio che prima o poi deve ottenersi col diretto congiungimento di Pistoia con Empoli.

Pur tuttavia, come ho detto, io non intendo di svolgere questo argomento per rispetto alla Camera ed alla sua impazienza giustificatissima, tanto più che vi supplirà meglio e più efficacemente il mio amico l'onorevole Luchini Odoardo, il quale ha assunto l'incarico di svolgere il nostro ordine del giorno, che risponde in modo più modesto e con vedute di economia sulla spesa, a quello da me ieri discusso.

PRESIDENTE. L'onorevole Luchini Odoardo ed altri colleghi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita gli onorevoli ministri della guerra e dei lavori pubblici a fare ulteriori studi all'oggetto di precisare, sia dal punto di vista militare, sia dal punto di vista commerciale generale:

« 1° Il grado d'importanza delle congiunzioni di Empoli con la linea Firenze-Lucca e della linea Siena-Chiusi con Firenze;

« 2° I punti di congiunzioni preferibili.

« Luchini Odoardo, Mocenni, Barazzuoli, Chigi, Alli-Maccarani, Giera, Fabrizi Paolo, Ciardi, Monzani, Ferrini, Luporini, Sonnino Giorgio, Mordini, Martini Ferdinando, Sonnino Sidney. »

L'onorevole Luchini Odoardo ha facoltà di parlare.

LUCHINI ODOARDO. L'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera insieme con molti colleghi, non concerne propriamente la linea Lucca-Aulla; ma si connette a quella o almeno vi si può connettere, e per ragione di connessione credo che sia questa la sede conveniente per svolgerlo.

Sia certa la Camera che lo farò brevemente.

Nella seduta di ieri l'altro l'onorevole Mocenni e l'onorevole Maccarani dimostrarono la necessità, sotto diversi punti di vista, di una congiunzione di Empoli colle ferrovie dell'alta Italia. L'onorevole Maccarani aveva anche presentato un ordine del giorno con cui s'invitava il Governo a presentare a tal proposito un progetto di legge. La proposta dell'onorevole Maccarani parve non dirò indiscreta, ma precoce, e udite le dichiarazioni dell'onorevole ministro egli la ritirò.

Certamente noi non torneremo a ripetere quella proposta. Contenedoci in limiti più modesti, domandiamo soltanto che voglia il Governo del Re fare oggetto di studi la congiunzione d'Empoli con la ferrovia Firenze-Lucca, non pregiudicando col nostro ordine del giorno, col quale domandiamo che per ora almeno si facciano studi, nessuna questione circa la congiunzione più opportuna in un punto o nell'altro.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

Il Ministero è convinto dell'utilità di questa congiunzione dal punto di vista militare; ne è convinta la Commissione, la quale pose questa congiunzione nella categoria C, delle linee cioè da costruirsi per interesse dello Stato (interesse militare soprattutto), non comprese nella legge del 29 luglio 1879. D'altra parte, basta conoscere i luoghi, basta guardare soltanto la carta, e tener conto del criterio della popolazione, e del grado di prosperità economica dei paesi interessati, per vedere che una linea che congiunga la Senese con l'Alta Italia, si impone da sé. Non si tratta di fantasie ferroviarie provocate da stimoli elettorali; s'impone *rebus ipsis dictantibus*, ed è questione soltanto di tempo e che sia fatta o in un punto o in un altro.

Noi domandiamo di conoscere con precisione gli intendimenti del Governo.

Lo stesso può dirsi della congiunzione della linea Siena-Chiusi con Firenze o con lo stradale Firenze-Arezzo, già dichiarata d'importanza militare, dovunque questa congiunzione voglia farsi; voglia per esempio, costruirsi un tronco Bucine-Rapolano, o Bucine-Salarco, o vogliasi addirittura costruire una linea Firenze-Rapolano pel Chianti, o debbasi da chi di ragione fare e l'una e l'altra linea.

Noi non vogliamo pregiudicare neppure questa questione; domandiamo soltanto che faccia oggetto di studi precisi e determinati per parte del Governo, memore che in queste linee non si tratta già d'interessi locali soltanto, ma dell'alto problema della congiunzione più breve, più sicura e più utile, anche dal punto di vista militare, dell'alta e media Italia con Roma.

Ora circa le congiunzioni da me accennate si presentano queste indagini: quale sia il grado d'importanza di queste linee, quali i punti più opportuni per gli allacciamenti.

Desideriamo di conoscere in modo più preciso gli intendimenti del Governo per un duplice scopo: prima di tutto, perchè i criteri del Governo servano di norma ai corpi morali interessati, i quali faranno le proposte che giudicheranno più convenienti agli interessi dei loro amministrati, conciliate con l'interesse nazionale; in secondo luogo perchè abbia una esplicazione concreta l'articolo 10 del progetto di legge, con cui il Governo è autorizzato a fare gli studi per le linee d'importanza militare, che non fossero state comprese nella legge del 1879; quali appunto le nostre.

E qui colgo l'occasione per raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici e a quello della guerra che vogliano fare oggetto di studio il progetto di strada ferrata di un distinto ingegnere senese, dell'ingegnere Francesco Cagnacci, per una

congiunzione direttissima di Siena con Roma per le valli d'Arbia, d'Orcia, e della Paglia. Anche quello studio si connette al gran problema della più rapida e più sicura comunicazione dell'alta e media Italia con Roma.

Lo raccomando all'attenzione benevola del Governo non tanto nell'interesse della mia provincia quanto nell'interesse generale.

Io confido dunque che l'ordine del giorno che insieme con altri colleghi ho avuto l'onore di presentare, sarà accettato e dalla Commissione e dall'onorevole ministro.

Quell'ordine del giorno, ripeto, non pregiudica nessuna questione; domanda criteri che devono servire per studiare i gravi problemi cui ho accennato. Quell'ordine del giorno è una esplicazione dell'articolo 10 del progetto di legge; quell'ordine del giorno finalmente è esplicazione del sistema di tutta la nostra legislazione ferroviaria dal 1879 in poi, vale a dire che non si facciano progetti monchi, ed isolati, ma che siano diretti tutti da un concetto generale ed unitario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Martini Ferdinando.

MARTINI F. Io consideravo come una fortuna di non avere preso parte alla discussione ferroviaria, nè alla prima, nè alla seconda, ma oggi sono costretto a parlare anch'io; la fortuna non mi abbandona bensì interamente, perchè la linea di cui il mio collega Luchini ha raccomandato gli studi è di una evidente importanza generale: è breve e di piccola spesa; finalmente noi non domandiamo che la si faccia, domandiamo semplicemente che si studi intorno ad essa.

L'onorevole Luchini diceva che non bisognava pregiudicare nessuna questione, nè io voglio pregiudicarne alcuna, soltanto chiedo mi sia consentito esprimere un'opinione mia ed è questa: che se invece di costruire il tratto Empoli-Pistoia che rende necessaria una galleria sotto il Monte Albano e quindi una spesa di 6 o 7 milioni, si costruisse il tratto Empoli-Pieve o Empoli-Altopascio costeggiando il padule di Fucecchio, la spesa ascenderebbe tutto al più a 2 milioni. Nè aggiungo altro. Noi sapremo aspettare; aspettare con pazienza perchè persuasi della bontà della nostra causa. *Patienter quia fidenter.*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mantellini.

MANTELLINI. Giacchè siamo venuti a fare delle raccomandazioni per degli studi, permettete anche a me che io raccomandi allo studio, od agli studi, la petizione di n° 2880 presentata a nome di molti sindaci, e corifeo fu il sindaco di Greve, provincia.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

di Firenze, per la linea Firenze-Greve-Radda-Rapolano come la linea più diretta fra Firenze e Roma. Si tratta di studiare, non si tratta per niente di decidere perchè la si faccia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini.

LUPORINI. Anch'io non voleva parlare in questa discussione, tanto più che mi pare che già vada troppo per le lunghe; e quando si considerino anche le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro. Io mi sono associato alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Luchini, e sotto quelle raccomandazioni ho posto anch'io la mia firma.

Io pure fo voti perchè il ministro voglia presentare i provvedimenti opportuni, onde sieno fatti gli studi necessari per una congiunzione della strada ferrata Pisa-Lucca-Firenze con la strada ferrata Pisa-Empoli-Firenze.

Anch'io non intendo di pregiudicare alcuna questione; ma mi sia lecito di esprimere un desiderio.

Siccome questa ferrovia si dovrebbe raccordare con l'Aulla-Lucca, per la più facile comunicazione fra l'Italia centrale e la valle del Po, così mi parrebbe che la strada dovesse muoversi da Lucca per Empoli anzi che da qualunque altra località; imperocchè muovendo da altre località si allungherebbe il viaggio facendo i 2 cateti del triangolo, mentre muovendo da Lucca per Empoli si percorrerebbe invece l'ipotenusa. Ho finito. (*Harità*)

PRESIDENTE. Passeremo al N. 17. Viterbo-Attigliano.

N. 18. Dalla stazione di Frascati alla città.

N. 19. Velletri-Terracina.

N. 20. Caianello-Isernia.

A questa l'onorevole Mascilli propone due emendamenti; siccome egli ne propone uno per la linea Caianello-Isernia l'altro per la Solmona-Isernia-Campobasso così perchè non debba parlare due volte, leggo i due emendamenti e gli do facoltà di parlare sulle due linee.

Uno è questo:

« La Camera invita il Governo del Re a fare studiare prontamente il tronco Isernia-Campobasso e curare che sia eseguita la costruzione simultaneamente al tronco Isernia-Caianello. »

L'altro è:

« Propongo che la detta linea Isernia-Campobasso dalla 3ª passi alla 2ª categoria. »

L'onorevole Mascilli ha facoltà di parlare per svolgere le due proposte.

MASCILLI. Io ricordo alla Camera ed all'onorevole ministro specialmente quanta battaglia si fece per la linea Benevento-Campobasso-Teroli da parte del circondario d'Isernia, perchè Isernia voleva che

si fosse sostituita alla linea Benevento-Campobasso-Teroli, quella di Caianello-Isernia-Campobasso. Dopo la legge del 1879 e dopo che ci furono tutti quei contrasti, Isernia domandò al Consiglio provinciale che avesse votato il concorso per la linea Caianello-Isernia. Allora sembrò poca generosità da parte dei rappresentanti provinciali del circondario di Campobasso e di Larino, di negare questo concorso. Ma ci trovammo nell'imbarazzo perchè questo concorso alla linea Caianello-Isernia non si poteva assolutamente votare, perchè si trattava di una linea al lembo della provincia di Molise, linea la quale non avrebbe interessato che pochi paesi del circondario d'Isernia.

Anzi avremmo dovuto gravare i comuni interessati di tanta somma pel concorso, da non poterla questi comuni sborsare. Fu allora che riflettendosi dall'altro canto che vi era poi il tronco di Isernia-Campobasso utilissimo all'intera provincia, utilissimo anche più all'istesso circondario d'Isernia, poichè questo tronco si sarebbe innestato a Vinchiaturo e quindi alla linea di Campobasso-Teroli, di Campobasso-Benevento, ecc. insomma si sarebbe riunita tutta la provincia con i due tronchi Caianello-Isernia, Isernia-Campobasso, e sotto questo punto di vista il Consiglio provinciale credè anche giusto di esonerare i comuni maggiormente interessati per la linea Caianello-Isernia di pagare un maggior concorso e di mettere a carico della provincia tutto il concorso per le due linee, cioè Caianello-Isernia e Isernia-Campobasso da costituire una linea sola. Osservo pure che la linea Isernia-Campobasso potrebbe stare da se; ma la Caianello-Isernia, senza dell'altra sarebbe assolutamente inutile, come ho accennato, perchè interesserebbe pochi comuni del circondario di Isernia; ed anche questi pochi comuni ne avrebbero poco giovamento, per la ragione che, mentre gli si aprirebbe la viabilità verso Napoli e verso Roma, verrebbero ad essere distaccati da tutto il resto delle provincie.

V'era un'altra difficoltà ancora, quella cioè, che pendeva, come pende tuttora, la questione del distacco del mandamento di Venafro, il quale vorrebbe ritornare alla provincia di Caserta. Naturalmente il Consiglio provinciale di Molise tenne anche calcolo che se si fosse costruita la sola linea di Caianello-Isernia, si sarebbe sempre più agevolato il distacco del detto mandamento di Venafro per riaggregarsi alla provincia di Caserta. Quindi il Consiglio provinciale votò il concorso per le due linee, perchè non avrebbe mai potuto votarlo per la sola linea Caianello-Isernia, e perchè poco o niente utile alla provincia, sia perchè avrebbe potuto essere nocivo, e forse fatale, alla provincia medesima.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

Intanto è avvenuto che, nel mentre noi credevamo di potere avere queste due linee, contemporaneamente come una linea sola, anzi per logica di viabilità avrebbe dovuto costruirsi prima la Isernia-Vinchiaturò, dove si sarebbe unita con l'altra linea della provincia di Molise, cioè Vinchiaturò-Benevento-Caserta-Roma (Napoli da un lato, e dall'altra parte Campobasso-Larino-Termoli), vediamo invece che la linea Isernia-Caianello corre a galoppo, e l'altra d'Isernia-Campobasso, non si è neppure studiata e si è trasferita per il secolo futuro... (*Interruzioni — Rumori*) Io non sento che cosa dicono gl'interruttori.

PRESIDENTE. Ma prego di far silenzio. Continui, onorevole Mascilli.

MASCILLI. Senza tener conto delle interruzioni io tengo a dichiarare che il concorso per la linea Caianello noi l'abbiamo votato, ma con la condizione principale (perchè ce n'erano molte altre condizioni, le quali neppure sono state adempiute) che dovesse essere costruita *simul et semel* all'altra da Isernia a Campobasso, perchè non sarebbe stata cosa logica il voler fare una linea all'estremità della provincia, mentre ci era l'altra utile alla provincia intiera, e che sta nel centro della provincia medesima. Quindi è che il Consiglio provinciale non intende pagare la quota di concorso per questa linea, e forse dovremo venire ad un giudizio per vedere se la provincia ha il dovere di pagare.

Voci. Ma no!

MASCILLI. Ma come no?

PRESIDENTE. La prego, non dia retta alle interruzioni. Prosegua.

MASCILLI. Dunque la provincia di Molise sosterrà che non sarà tenuta a pagare se non quando siasi adempiuto alle condizioni alle quali fu subordinato il concorso. Ora a me piace la conciliazione, e desidero che la linea Caianello-Isernia faccia il suo corso regolare; ed ecco perchè prego l'onorevole ministro di ordinare prontamente gli studi per il tronco Isernia-Campobasso e metta questo tronco di Campobasso-Isernia nelle medesime condizioni in cui ha messo quella d'Isernia-Caianello, vale a dire li faccia camminare di pari passo.

Una voce. Ed il passaggio?

MASCILLI. A proposito poi del passaggio... (*Ah! ah! — Vivi rumori ed interruzioni*)

PRESIDENTE. Ma li prego di fare silenzio, onorevoli colleghi.

MASCILLI. Mi dispiace che non posso intrattenermi sul merito di questa linea Campobasso-Isernia sotto il punto di vista militare (*Ah! ah!*) perchè mi trovo

in mezzo a voi altri borghesi (*ilarità vivissima e prolungata*), che forse difficilmente potreste tener dietro a quanto potrei dire.

PRESIDENTE. Prego di far silenzio!

MASCILLI. Dirò soltanto che questa linea fa parte della grande linea militare che l'onorevole Marselli chiamava *linea dorsale*. Quindi, se è linea militare, per quale ragione volete che sia fatta dalla provincia di Molise?

Se la volete ritenere come semplice linea economica, allora, come ho detto, staccatela dal tronco Isernia-Sulmona e costruitela contemporaneamente all'altra, come il Consiglio provinciale ha deliberato: non vi sarebbe giustizia nel lasciarla in terza categoria e nel farla a spese della provincia, se la credete linea strategica.

Io intendeva proporre che fosse posta in prima categoria, ma quando presentai la proposta, l'onorevole presidente mi fece avvertire che ciò non si poteva più fare perchè era votato l'articolo 1. Allora dissi contentarmi che dalla terza passasse alla seconda, anche perchè le promozioni debbono farsi per gradi. (*Si ride*)

Dunque vi domando il passaggio dalla terza alla seconda categoria, salvò poi a domandare il passaggio dalla seconda alla prima. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cardarelli, Fazio Enrico e Falconi hanno fatto le seguenti proposte sulla linea Caianello-Isernia e sulla linea Isernia-Campobasso.

« I sottoscritti propongono che la linea Isernia-Campobasso che forma parte della Sulmona-Isernia-Campobasso passi dalla 3ª alla 2ª categoria.

I sottoscritti propongono che le linee Caianello-Isernia passino dalla 3ª alla 2ª categoria. »

Ha facoltà di parlare sulle due proposte l'onorevole Fazio Enrico.

FAZIO ENRICO. Debbo essere breve, perchè già l'onorevole Mascilli ha indicato parecchie delle ragioni in sostegno delle linee, per le quali prendo io a parlare.

Sento però il bisogno di rispondere agli appunti che indirettamente faceva lo stesso onorevole Mascilli intorno alla strada Caianello-Isernia. Egli, anzichè limitarsi a raccomandare alla diligenza del ministro ed alla Camera l'ordine del giorno da lui proposto per far dichiarare di 2ª categoria la importante linea Campobasso-Isernia, volle anche uscire un po' da questi limiti e criticare in un certo modo l'operato del Ministero circa la linea Caianello-Isernia, quasi cercando di dimostrarne la minore utilità in rapporto all'altra linea.

Io non debbo addurre innanzi alla Camera ragioni per confutare l'onorevole Mascilli, quando ho da-

vanti a me l'allegato A, nel quale sono contemplate le linee proposte dal Ministero come necessarie militarmente, e quando fra queste vi è la linea Isernia-Caianello. Si apprende da esso che lo stesso onorevole ministro della guerra ha riconosciuto la utilità strategica di questa linea. D'altra parte, essa è una delle più brevi fra quelle proposte dal Ministero, ed anche è questa una delle ragioni, per le quali io e gli onorevoli miei amici che hanno con me firmato l'ordine del giorno, siamo di avviso che, tanto la linea Caianello-Isernia, quanto l'altra Campobasso-Isernia, debbano avere, come diceva l'onorevole Mascilli, una promozione di categoria.

Il concetto da cui furono animati l'onorevole ministro dei lavori pubblici ed il suo collega della guerra a proporre queste linee come necessarie ed utili, in preferenza di altre, fu appunto quello di avere sull'Adriatico due strade confluenti, l'una a Napoli, l'altra a Roma, e tutte due sulla strada Roma-Napoli, per potere con la maggiore celerità e con la minor perdita di tempo fornire mezzi, qualora occorressero, sulla linea dell'Adriatico. Ora, costruita la linea Campobasso-Benevento, costruita o prossima a costruirsi, la linea Termoli-Campobasso, con la brevissima costruzione delle due linee Caianello-Isernia e Isernia-Campobasso (anzi, dirò meglio, Isernia-Vinchiaturò, chè Vinchiaturò è alla distanza di molti chilometri da Campobasso e quindi viene di molto accorciata questa linea), si avrebbe una linea diretta da Termoli a Roma senza bisogno di andare a Benevento, percorrendo così un lato di un triangolo invece di due lati. Dessa è la ragione per cui noi proponevamo che queste linee dalla terza passassero alla seconda categoria, anche perchè, siccome ho più avanti accennato, avendo riguardo alla tabella proposta ed allegata al numero uno, categoria A, trovo che per lunghezza sono tra le più corte; ed aggiungo che ne è facilissima la costruzione, percorrendo vaste pianure senza bisogno di nessuna opera d'arte importante.

Laonde, essendo la spesa di poca entità, anche perchè breve la strada, grande l'utilità, ed in poco tempo potendosi ottenere un mezzo così breve e diretto di comunicazione con l'Adriatico, dovrebbero accogliersi dalla Camera le nostre proposte.

D'altra parte temo disgraziatamente che restando in 3ª categoria quelle strade possano costruirsi, perocchè non la volontà, ma i mezzi mancano a quella provincia, la quale è una delle poche che da 22 anni non hanno veduto il fumo della vaporiera, meno che in un lato estremo, cioè a Termoli e per pochi minuti e in un brevissimo spazio.

Ora questa provincia che in 22 anni non ha mai potuto ottenere un solo chilometro di ferrovia, è

tempo che l'ottenga, e l'ottenga non solo avuto riguardo al suo vantaggio speciale, ma guardando la questione da un punto di vista molto più elevato, del vantaggio dello Stato, per le considerazioni che ho avuto l'onore di esporre e che hanno determinato il ministro della guerra e il suo collega dei lavori pubblici a fare, d'accordo con la Commissione, la proposta di cui si parla nelle relazioni, e che è meglio esplicita nell'articolo 7; considerazioni che noi vorremmo determinassero la Camera ad accettare la proposta del passaggio di questa linea dalla terza alla seconda categoria.

MASCILLI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Aspetti; ora ha facoltà di parlare l'onorevole Angeloni.

ANGELONI. Io non credeva di dover prender parte alla discussione di questo disegno di legge. Infatti io che in genere accetto tutte le proposte fatte dal Governo d'accordo con la Commissione, per affrettare l'esecuzione della legge del 1879, non avrei avuto altra ragione di parlare, se non per esprimere la mia approvazione.

Ma alcune espressioni con le quali l'onorevole Mascilli accompagnava la proposta che egli faceva, cioè di sollecitare l'esecuzione della linea Isernia-Campobasso in modo che fosse costruita coetaneamente all'altra d'Isernia-Caianello, ed essendo egli entrato in taluni particolari che a me parevano inesatti, in quanto all'armonia generale delle grande linea Solmona-Isernia-Campobasso, che giustamente altri più di me competenti dissero eminentemente militare, mi sono creduto in debito di ristabilire i fatti secondo la loro verità e nello stesso tempo di colmare alcune omissioni in cui il collega onorevole Mascilli è caduto.

Egli propone al ministro, ed io non mi oppongo, che solleciti la costruzione del tronco Isernia-Campobasso; ma io gli faccio osservare che egli, così esatto nell'esame delle cose, forse ha dimenticato che il tronco di cui egli parla d'Isernia-Campobasso non è che una parte della linea Solmona-Isernia-Campobasso, e che ragionevolmente avrebbe dovuto parlare dell'intera, e non di una parte soltanto. Nè forse ha considerato che lo spingere il ministro a studiare più un tronco che un altro sia per lo meno inutile, perchè se il ministro dovesse studiare un criterio di preferenza per questi due grandi tronchi, che poi non formano che la linea medesima, dovrebbe piuttosto guardare l'allegato messo nella relazione della Commissione relativo al parere del ministro della guerra, in cui avrebbe osservato come fra le linee più importanti e che più erano richieste dalla sicurezza militare del paese,

era appunto il tronco Isernia-Solmona; e in seconda linea poi segnava la Isernia-Campobasso.

Ma io non voglio scendere in questi dettagli e far preferire un tronco all'altro come intende di fare l'onorevole Mascilli. L'unità della linea totale non si può disconoscere. E la Commissione lo afferma alla pagina 7 della relazione, quando, riferendo ed approvando l'opinione del ministro della guerra, diceva che tanto la linea da Avezzano a Roccasecca, quanto le linee Solmona-Isernia-Campobasso e la Isernia-Caianello dovevano essere costruite in guisa che il loro esercizio fosse aperto contemporaneamente all'altra importante linea Roma-Solmona; cioè nel 1887 piuttosto che nel 1891, come è segnato nelle tabelle di riparto.

Ora io pure, approvando in massima la domanda dell'onorevole Mascilli e le dichiarazioni svolte dall'onorevole Fazio, prego l'onorevole ministro di estendere quelle raccomandazioni per tutta la linea. La linea Solmona-Isernia è gran parte di quella dorsale, che mette in sicura e diretta comunicazione l'Italia del centro con l'Italia del sud, da una parte lungo il Molisano, dall'altra verso Napoli.

Ora, come si può pensare a scindere questi due tratti di una linea sola?

Non scendo poi in dettagli ai quali è venuto l'onorevole Mascilli. Io sono lieto che egli, dopo tre anni, sia venuto in quegli stessi concetti che io ho sempre difeso e pei quali ho combattuto negli anni precedenti. Vuol dire che egli ora si è persuaso della grande utilità di questa linea; e me ne felicito tanto più, inquantochè egli, che ha molta influenza nella sua provincia, potrà spingere la rappresentanza provinciale ad essere più concorde nei suoi voti. E poichè ha detto che il Consiglio provinciale di Molise ha deliberato il concorso per una parte solo di questa linea, io gli fo osservare che la provincia di Aquila ha pur deliberato su ciò; ma, più ossequente forse alla legge ed agli interessi generali, non faceva limitazione veruna; vale a dire ha stabilito di accedere al consorzio di Molise appunto per costruire l'intera linea e non per dimezzarla.

Per queste ragioni io in conclusione spero che quando il ministro, nella sua grande competenza ed affidandosi alla sua esclusiva responsabilità, dovrà risolvere dove si debbano cominciare gli studi, guarderà all'intera linea, senza queste inopportune divisioni, che in verità per me non hanno ragione di essere; e che in ogni modo il ministro considerando gli interessi generali dello Stato si faccia dirigere come sempre da essi e non da considerazioni particolari.

Queste mie idee, mi permetta l'onorevole Mascilli sono confermate da lui stesso nelle considerazioni

con cui ha sostenuto la seconda parte della sua proposta, o per dir meglio nell'altra proposta che fa d'accordo coi deputati Cardarelli e Fazio di elevare la linea intera alla 2^a categoria. Non sarò io certamente colui che si opporrà a questa proposta? Io la chiesi quando si discuteva la legge del 1879, e fu allora che il ministro Depretis mi rispose appunto quelle parole lette nella seduta dell'altro ieri dall'onorevole Di Lenna. Se la Camera volesse accettare quella proposta (ciò che io non credo), io darei dieci voti, non uno; ma debbo confessare che nelle attuali condizioni non posso non approvare le dichiarazioni fatte dal ministro; cioè della inopportunità di queste mozioni. Se però queste proposte di elevazione di categorie debbono restare come un addentellato per altra futura proposta di legge, io le appoggio col maggior calore. Ma insistere ora perchè il ministro accetti, e la Camera voti delle mozioni, le quali sono estranee quasi al presente disegno di legge, che riguarda principalmente le ripartizioni delle spese, e dopo le recise dichiarazioni del ministro stesso, mi pare che non sia molto prudente ed opportuno.

Io quindi pregherei gli onorevoli deputati che hanno fatto quella proposta di elevazione di categorie di volerla ritirare: e son certo che l'onorevole ministro, confermando la grande importanza di questa linea, e quindi la necessaria e sollecita costruzione, accennerà certamente alla grande considerazione in cui potrà tenerla, allorchè trattisi di altri provvedimenti.

Ed egli ha pure una grande responsabilità per queste linee, essendo quasi l'autore di esse; e basta il ricordare ciò che egli diceva nella relazione ministeriale al progetto di legge, da lui pel primo presentato nel 1878, intorno ai vantaggi economici e commerciali di queste arterie centrali.

Egli saprà fare onore alle sue idee e alle sue promesse, e sono sicuro che, quando le circostanze siano favorevoli e si potrà sperare che si venga con un nuovo progetto di legge a modificare la categoria delle linee nello scopo di scemare le difficoltà del concorso delle provincie, egli, fra queste linee comprenderà anche quella così importante della Solmona-Isernia-Campobasso.

Dopo ciò, non ho altro da aggiungere.

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

MASCILLI. Due sono i fatti personali: uno è stato sollevato dall'onorevole Fazio, e l'altro dall'onorevole Angeloni. Io non ho mai detto che la linea Caianello-Isernia non sia importante; ho detto soltanto che, isolatamente, non varrebbe niente; la linea Caianello-Isernia acquista importanza dall'altra li-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

nea Isernia-Campobasso; di modo che, se non si costruisse la linea Isernia-Campobasso, quella di Caianello-Isernia varrebbe nulla. Ciò è tanto vero che me ne appello all'onorevole Grossi, il quale, deputato provinciale di Caserta, può dire che allorquando Caserta è stata interpellata per il concorso della linea Caianello-Isernia, appena appena ha stabilito di concorrervi per un tantolino, dicendo: ma che volete farne di questa linea? Quando si trattasse di una linea Caianello-Campobasso, allora sì, si tratterebbe di una linea la quale metterebbe capo a molte altre linee; ma per questa non abbiamo nessun interesse. Credo che l'onorevole Grossi non mi potrà smentire su questo fatto.

Quindi non è che io voglia osteggiare quella linea Isernia-Caianello, ma dico soltanto che bisogna stare al contratto, vale a dire alle deliberazioni del Consiglio provinciale, il quale ha detto che non bisogna fare la sola Caianello-Isernia, perchè sarebbe non solo inutile, ma ancora pericolosa per la provincia di Molise, e che ne potrebbero venire mille altre perniciose conseguenze quando fosse aperto il varco al circondario d'Isernia da un lato solamente.

Rispondo poi all'onorevole Angeloni, il quale si congratula che io dopo tre anni vagheggi questa linea, e dico che non l'ho mai contrariata. Questa linea è stata molto propugnata dal nostro collega l'onorevole Romano che la chiamava allora la linea di Caracalla. La questione era questa: l'onorevole Romano voleva sostituire la linea Caracalla alla Benevento-Campobasso e Campobasso-Teroli, ossia privare il circondario di Larino della ferrovia; ecco là che eravamo disaccordi. Io diceva che delle ferrovie se ne fossero costruite quante se ne volevano, ma che non si defraudassero le popolazioni alle quali si era fatta formale promessa di costruire una ferrovia.

Ripeto anche una volta che la mia opposizione fu che non si fosse sostituita la linea Isernia-Caianello all'altra di Campobasso-Benevento; ma la simpatia che ho in oggi per la linea propugnata dall'onorevole Angeloni l'ho avuta sempre, e vorrei che essa continuasse fino a Lucera.

ANGELONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Angeloni.

ANGELONI. Voglio dire semplicemente che era mio dovere, attesa l'assenza dell'onorevole collega Romano, di rettificare quello che ha asserito l'onorevole Mascilli; perchè, se fosse vero quello che ha detto, l'intendimento così patriottico dell'onorevole mio amico Romano sarebbe naturalmente diminuito. Egli non avversava la linea Isernia-Campo-

basso, ma desiderava ancora l'altra, Campobasso-Lucera.

Voci. Avanti! avanti!

PRESIDENTE. Passeremo alla linea successiva.

N. 21. Sparanise-Carinola-Gaeta.

Non essendovi oratori iscritti, passeremo al numero seguente.

N. 22. Salerno-San Severino.

Non essendovi oratori iscritti passeremo alla linea seguente:

N. 23. Foggia-Lucera.

Non essendovi oratori iscritti passeremo al

N. 24. Foggia-Manfredonia.

Non essendovi oratori iscritti passeremo al

N. 25. Candela-Fiumara d'Atella.

IMPERATRICE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ella è iscritto al n° 26.

IMPERATRICE. Al 25 e al 29.

PRESIDENTE. Allora l'onorevole Imperatrice, essendo iscritto al n° 25 e al n° 29, gli do facoltà di parlare contemporaneamente su questi due numeri.

IMPERATRICE. Io comincio dal rendere, anche a nome dell'onorevole Del Zio, una sentita parola di grazie all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè, secondando i voti del comitato delle ferrovie dell'Aufido, abbia riunito le due linee 25 e 29 in una sola linea, colla denominazione Candela-Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza.

Credo poi di non ingannarmi nell'affermare che, indipendentemente da ogni altro obiettivo, la costruzione della linea da Fiumara d'Atella alla Eboli Potenza sarà per arrecare immensi benefizi ai numerosi centri di popolazione, che lungo il possibile tracciato aspettano ansiosi di essere toccati od avvicinati dal passaggio della vaporiera.

Fra questi paesi vi ha il patriottico comune di Avigliano de' più grandi nella provincia di Basilicata di circa 15 mila abitanti, che dà il maggior contingente di forza allo Stato, che ha una popolazione sobria, laboriosa ed intelligente, ed ha un territorio il più solido per le costruzioni ferroviarie, come fu constatato dal progetto di massima dell'ingegnere Pesapane.

L'onorevole collega Branca chiede col suo emendamento di vedere fin da ora determinato alla stazione di Potenza il punto d'attacco della linea Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza. Qualunque possa essere tale punto d'attacco e la dizione da usarsi, io mi limito a salvaguardare con legittime riserve il diritto d'Avigliano, dietro gli studi definitivi, ad ottenere nel punto più prossimo all'abitato o pel percorso della linea la propria stazione. E faccio voti, in questa occasione, che lo Stato e la provincia prov-

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

vedano e si affrettino all'attuazione degli studi in parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fortunato.

FORTUNATO. Dopo il rifiuto, netto e reciso, dell'onorevole ministro dei lavori pubblici di accettare qualunque aggiunta o qualunque modificazione alle tabelle ferroviarie, io non insisto, io non posso insistere sulla proposta, che unitamente all'onorevole Correale ebbi l'onore di fare in seno agli uffici: quella cioè di promuovere dalla terza categoria alla seconda la linea Foggia-Santa Venere-Potenza. Ma devo e voglio aggiungere una sola parola di giustificazione.

La legge del 29 luglio 1879 è affatto illusoria per le linee, che vanno da Santa Venere ad Avellino, a Potenza, a Gioia del Colle. A parole, si fu molto generosi con la iscrizione di tre linee per trecento chilometri, le quali, del resto, sarebbero tanto utili a regioni ove le ferrovie, più che alla produttività economica, servono e devono servire tuttora all'assicurazione delle persone e dei beni; nel fatto, però, si fu pur troppo molto avari. Si progettarono, all'estremo confine di quattro provincie affatto disperate per condizioni finanziarie e per rapporti commerciali, tre linee, una opposta all'altra o, per lo meno, una all'altra indifferente; si iscrissero poi tutte le tre linee a un grado solo e in una sola categoria, che fu l'ultima; e allora, rivolti alle provincie, si disse: mercè la bagattella di 14 milioni di contributo, sarà fatto ciò che oggi vi si promette di fare!

Or bene, a me, che non ebbi l'onore di far parte della XIII Legislatura, a me sia lecito quest'oggi di affermare, che la promessa, per ciò che si attiene alle linee dell'Ofanto, è assolutamente fallace, perchè l'accordo interprovinciale, stabilito dalla legge a fondamento e come *conditio sine qua non* della terza categoria, è assolutamente impossibile. E ciò per due semplicissime ragioni: la prima, che ognuna delle quattro provincie non è tutta e neanche in maggioranza gran fatto interessata e volenterosa a quell'accordo; la seconda, che pur volendo, l'onere di 14 milioni è pur troppo superiore alle forze contributive di quelle provincie, una delle quali, la mia, poverissima, e i cui bilanci sono già tanto aggravati obbligatoriamente dalla stessa legge per le linee di prima e di seconda categoria.

Se dunque la legge del 29 luglio 1879, riguardo alle ferrovie dell'Ofanto, è affatto illusoria, noi si propose, tanto per dare alle provincie, almeno, la possibilità di costruire le due trasversali Santa Venere-Avellino e Santa Venere-Gioia del Colle, noi si propose, l'onorevole Correale ed io, conforme a

recenti deliberazioni dei Consigli provinciali di Capitanata e di Basilicata, di promuovere dalla 3ª alla 2ª categoria la linea centrale dauno-lucana, Santa Venere-Potenza, che senza dubbio è la più importante, perchè via scorciatoia dalle Calabrie alle Romagne, perchè tratto di congiunzione dell'Eboli-Metaponto alla grande arteria dell'Adriatico; una linea, di cui una metà circa fu tre volte, e sempre invano, solennemente decretata dal Parlamento prima della legge del 1879. L'onorevole ministro non ha accettato la nostra proposta, come non ha accettato tutte le altre. E sia! Ma mi permetta di dirgli, che ciò facendo, egli non è sfuggito al dilemma da lui messo egregiamente l'altro ieri a sua piena giustificazione per la linea Lecco-Colico, e che è lo stesso tanto per la Valtellina quanto per la Basilicata: il dilemma cioè o di cancellare una buona volta dalle tabelle le linee dell'Ofanto, o di mettere le provincie in grado di poterle eseguire. Mi permetta di dirgli, che ciò facendo, egli ha lasciato le ferrovie dell'Ofanto là ove dapprima furono cacciate, e ove, Iddio non voglia, resteranno confinate finchè la legge del 1879 non sia rifatta *ab imis fundamentis*: le ha lasciate nella « lontana onda della musica dell'avvenire » come disse ironicamente l'altro ieri l'onorevole Spantigati.

Insomma, io non insisto sulla proposta e prendo nota del rifiuto categorico dell'onorevole ministro, dolente di dovere annunziare alle popolazioni dell'alta e media valle dell'Ofanto, che la legge delle ferrovie complementari, per esse, resta oggi, e sarà domani, quel che era ieri: uno splendido castello in aria!

PRESIDENTE. Vi sarebbe, pur riflettente questa linea, la proposta dell'onorevole Napodano, che egli già svolse. V'è poi una proposta dell'onorevole Branca, che fu pure già da lui svolta; cioè che alle parole: « Eboli-Potenza » si sostituissero le parole: « Stazione di Potenza. »

Così pure l'onorevole Napodano vorrebbe che si dicesse: « Avellino-Fiumara d'Atella-Ponte Santa Venere. »

Dunque sulle linee 25, 26 e 27 non c'è nessuno iscritto.

Passeremo alla linea 28, Solmona-Isernia-Campobasso, di cui pure si è discusso.

N. 29. Fiumara d'Atella alla Eboli-Potenza. Di questa pure si è discusso.

N. 30. Zollino-Gallipoli e dalla stazione di Gallipoli al porto.

N. 31. Val Savoia-Caltagirone.

N. 32. Ceva-Ormea.

N. 33. Sant'Arcangelo-Fabriano.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Serafini, il quale

insieme con l'onorevole Di Carpegna, propone che la linea Sant'Arcangelo-Fabriano passi dalla terza alla seconda categoria. (*ilarità*)

SERAFINI. Mi rincresce che la mia proposta sia stata ritenuta tale da destare ilarità. Io faccio il mio mestiere; faccio il deputato e propongo ciò che credo opportuno. Il ministro fa da ministro, la Camera giudicherà se egli od io sia nel vero.

Del resto, signori, nel 1879, quando si discusse la legge per la costruzione delle ferrovie complementari, vari furono i deputati della provincia di Urbino e Pesaro, e delle provincie limitrofe, i quali proposero che questa linea fosse classificata in seconda categoria. Lo stesso ministro Baccarini, in allora deputato, ne parlò a favore, però, invece di proporla in seconda, optò per la terza categoria.

Fu allora che io, chiesto di parlare, mi sforzai di dimostrare la convenienza, che questa linea per la sua importanza militare e commerciale fosse classificata in seconda categoria. E notai pure la impossibilità economica di quella piccola e non ricca provincia per far fronte all'onere che le sarebbe venuto per conseguenza della classificazione in terza categoria.

Il problema economico non è, in sostanza, ancora risoluto: e la provincia, checchè se ne dica, si trova ancora imbarazzata per trovare la soluzione di fronte a molte incognite che si presentano nell'unica equazione che è il suo meschino bilancio.

Quindi non vi faccia meraviglia se io (coerente ai miei precedenti parlamentari ed a ciò che negli uffici, in circostanza della discussione di questa legge stessa, proposi) ora, come allora, propongo, anche a nome del mio collega Di Carpegna, che questa linea passi dalla terza alla seconda categoria.

È inutile poi che io dimostri ora l'importanza di questa linea sotto l'aspetto segnatamente militare; la dimostrò già nel 1879 l'onorevole Corvetto; del resto figura già nell'elenco B, allegato I di questa stessa legge. Ma appunto perchè è linea che ha carattere militare, non può essere costruita a scartamento ridotto, come in sostanza sarebbe intenzione di quella rappresentanza provinciale, e quindi ragione di più per il richiesto passaggio.

Ieri ripetutamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici disse che, per quanto a lui risultava, gli enti morali, aggravati in conseguenza della legge per la costruzione delle ferrovie, non si trovavano in condizioni economiche, da non potere soddisfare all'onere, che loro ne viene. Rispetto naturalmente le asserzioni dell'onorevole ministro; ma egli mi permetterà che relativamente alla provincia di Pesaro ne faccia una eccezione, e dica che essa allo stato attuale delle cose, non si trova proprio

nella condizione di poter far fronte all'onere, che le viene per effetto della legge stessa.

Quindi torno a domandare che questa linea passi dalla terza alla seconda categoria, e nel tempo stesso prego l'onorevole ministro, prego la Commissione, egli onorevoli miei colleghi di accettare la proposta.

Un'altra domanda (e avrò finito) faccio all'onorevole ministro, ed è che egli voglia al più presto togliere quella specie di *ostruzione* che esiste per la provincia di Pesaro, di fronte alle opposizioni che fanno le due limitrofe di Ancona e Forlì per la parte minima che ad esse spetta.

Esse, per una ragione o per l'altra, che non istarò ora ad esaminare, non s'inducono a stabilire il loro contributo, paralizzando così in modo legale l'azione della provincia di Pesaro.

Termino con ciò il mio discorso, nella fiducia di non avere inutilmente incomodato la Camera per pochi minuti.

PRESIDENTE. L'onorevole Ruspoli Emanuele ha facoltà di parlare.

RUSPOLI EMANUELE. Anche a rischio di provocare di nuovo l'ilarità della Camera, io mi unisco alle idee svolte dall'onorevole Serafini. Non già che io trovi l'ilarità fuori di proposito; in questo caso veramente l'ilarità della Camera avrebbe la sua ragione, perchè, in fondo, il sentir parlare di una ferrovia, ed il vederla messa con tanta sicurezza in questo elenco, quando, cominciando dal Governo, tutti sanno benissimo che essa non si farà, è un fatto che spiega l'ilarità di alcuni colleghi.

I comuni e le provincie interessate in questa ferrovia hanno parlato chiaro. I Consigli comunali e provinciali non sono punto disposti ad accettare quella quota che loro spetterebbe, se questa ferrovia restasse nella terza categoria. Non discuto il merito della questione; sarebbe cosa lunga e la Camera, credo, non me lo permetterebbe; non discuto le ragioni che militano in favore del passaggio di questa ferrovia in una categoria superiore; i ministri della guerra e dei lavori pubblici sono i primi ad essere convinti che la categoria assegnata alla linea Sant'Arcangelo-Fabriano non è quella che dovrebbe esserle assegnata.

Lascio ad essi il giudicare se debba stare in terza categoria una ferrovia che costerà 30 o 40 milioni, e dovrà farsi a sezione ordinaria per ragioni di difesa nazionale, mentre alla provincia sarebbe sufficientissima a scartamento ridotto. Dunque lasciamo questo giudizio, come ha detto l'onorevole Serafini, agli onorevoli ministri della guerra e dei lavori pubblici. Se non che, una volta che è positivo che le provincie di Ancona e di Forlì non vogliono pagare quella quota che sarebbe necessaria per costruire

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

questa ferrovia, quando debba rimanere in terza categoria, e poichè anche se la provincia di Pesaro pagasse la quota che le spetta, questa quota non basterebbe a costituire l'obbligatorietà del consorzio, credo di poter ripetere quanto diceva testè l'onorevole Fortunato; sono parole, non sono fatti.

Il mantenere queste ferrovie in queste tabelle è un incomodo per lo stampatore, e nulla più. Come ha detto l'onorevole Serafini, il ministro della guerra si è già pronunziato, e con esso anche la Commissione.

Leggiamo nella relazione come la Commissione abbia deplorato (non so trovare una parola più dolce) abbia rilevato insomma che quanto spetta alla difesa del paese non è stato preso in quella considerazione che meritava. La Commissione ha chiamato nel suo seno l'onorevole ministro della guerra, e l'onorevole ministro fece quella celebre nota di 44 ferrovie, delle quali 15 ne ha detto urgenti e necessarie, ed ha determinato fin l'epoca in cui dovrebbero esser costruite. In queste 15, di cui è fissata l'epoca in cui dovrebbero essere costruite, figura la Sant'Arcangelo-Fabriano. Ma questa linea rimane un pio desiderio dell'onorevole ministro della guerra, perchè non sarà costruita nè per l'epoca da lui fissata, nè per qualunque altra, se resterà nella categoria in cui è. Senza prolungarmi in questa discussione, ed approvando il concetto dell'onorevole mio amico Serafini, lo prego però di ritirare la sua proposta...

PRESIDENTE. Ci sarà tempo per questo. La ritirerà dopo.

RUSPOLI EMANUELE. La preghiera dell'onorevole presidente avrà più autorità della mia, ma intanto, per parte mia, io la faccio.

Mi limito solo a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prendere in considerazione quella ferrovia. So già che il Consiglio provinciale ha preso la decisione di farla a sezione ridotta.

E se a questo si venisse, potrebbe essere utile quella ferrovia ai fini che si vorrebbero raggiungere dall'onorevole ministro della guerra? Non si potrà certo negare alla provincia che, non avendo i mezzi di farla a sezione ordinaria (a sezione ordinaria serve alla nazione e non alla provincia), possa farla a sezione ridotta. Ma io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici d'intendersi col suo collega della guerra e di decidere una volta per sempre se questa ferrovia debba esser fatta assolutamente a sezione ordinaria; ed in questo caso si facciano essi stessi iniziatori dei mezzi che rendono questa ferrovia possibile; altrimenti avremo che, una ferrovia necessaria alla difesa del paese, non potrà poi servire a questo scopo.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti, passeremo alla linea seguente:

N° 34. Legnago-Monselice.

Anche su questa non vi sono iscritti.

Passeremo alla seguente:

N° 35. Gallarate alla Novara-Pino.

BIANCHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Bianchi ha facoltà di parlare.

BIANCHI. Fra le petizioni di cui la Commissione ha allegato alla sua relazione, l'elenco, ve ne ha una della deputazione provinciale di Milano, tendente ad ottenere che la linea Gallarate alla Novara-Pino sia trasportata dalla terza ad una categoria superiore.

Io dovrei svolgere tutta una serie di considerazioni per giustificare questa domanda, per molti titoli il caso della Gallarate alla Novara-Pino presentandosi come affatto eccezionale; ma la dichiarazione esplicita fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici al principio di questa discussione, dichiarazione che io riconosco correttissima, mi leva la pena e non insisto. Del resto spero di aver l'animo stesso del ministro non del tutto contrario all'asseccamento di questa domanda; inquantochè se egli avesse ritenuta la linea Gallarate alla Novara-Pino una linea d'interesse locale e provinciale, non avrebbe dato ai lavori della linea stessa tanta importanza e non le avrebbe impresso il carattere di vera linea internazionale.

Approfitto poi della congiuntura per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro delle finanze su un fatto che appunto riguarda questa linea.

Il Consiglio provinciale di Milano non solo approvò la partecipazione nella spesa che per legge spettava alla nostra provincia, ma fece per questa linea anche la completa anticipazione dei fondi. Onde poter tradurre in atto un tale provvedimento, dovette fare un'operazione di credito, e conchiuse una convenzione di mutuo con l'istituto che suole in questi casi sovvenire i corpi morali a Milano, con l'amministrazione cioè della Cassa di risparmio di Lombardia.

Nella legge 29 luglio 1879 v'è un articolo che esenta le provincie da ogni tassa proporzionale di registro, relativamente alle convenzioni di questo genere.

È vero che nella legge si accenna unicamente ad un istituto sovventore, alla Cassa dei depositi e prestiti, ma io credo che la legge avesse un concetto molto più ampio nell'accordare quest'esenzione.

Io credo che riuscirebbe odioso, il vedere la finanza dello Stato fare oggetto di speculazione i sacrifici che le provincie fanno in queste circostanze,

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

che sono veramente gravissimi. Nel caso della provincia di Milano la somma che si è dovuto prendere a prestito ammonta a circa 8 milioni, la tassa di registro quindi non è una piccola cosa, si tratta di 60,000 o 70,000 lire. La provincia di Milano si trova ora nella spiacevole condizione di dover promuovere gli atti e far causa al Governo per questo titolo. Io vivamente prego il Governo, e in particolar modo il ministro delle finanze, perchè voglia adottare in argomento una più larga interpretazione della legge. Ovo poi egli non credesse di essere a ciò autorizzato io invocherei anche un provvedimento legislativo, ma ad ogni modo domanderei che fosse tolta questa inconseguenza che il Governo ecciti le provincie a sostenere gravi sacrifici, e poi approfitti di essi per incassare un'imposta, che in simili casi riesce veramente odiosa e contro l'intenzione che ha avuto il Parlamento quando ha sanzionato la legge del 29 luglio 1879.

PRESIDENTE. Passeremo oltre:

N. 36. Casarsa-Spilimbergo-Gemona, traversale Treviso-Motta.

È presente l'onorevole Incagnoli?

Una voce. Non è presente.

PRESIDENTE. Perde il suo turno.

L'onorevole Di Casalotto ha facoltà di parlare, essendosi iscritto per parlare in fine della tabella B.

DI CASALOTTO. Era mio intendimento di proporre una aggiunta alla presente tabella. Ma siccome il progetto della ferrovia, che tanto interessa la provincia e la città di Catania, trovasi ancora allo studio presso il Ministero, e soprattutto sconcertato dalle dichiarazioni del signor ministro e della Commissione, esplicitamente contrarie ad ogni trasporto di categoria, ho risoluto, per evitare un'immane insuccesso, rinunciare al mio proposito e limitarmi ad una semplice raccomandazione.

Epperò prego l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici di voler portare la sua autorevole attenzione sul progetto della Circum-Etnea e relativa diramazione per Nicosia, e affrettarne gli studi perchè s'incomincino al più presto possibile i lavori.

Non è necessario fermarmi a dimostrare l'importanza di questa linea. Dirò solamente che tale importanza fu riconosciuta sin dal 1879 dall'onorevole Depretis, allora come ora, presidente del Consiglio, e che egli, in questa Camera, fece le più ampie dichiarazioni in favore della linea Catania-Adernò e suoi possibili prolungamenti; i quali oggi svolti da un lato verso Bronte, Randazzo, Giarre, e dall'altro verso Nicosia, costituiscono l'intera linea Circum-Etnea.

Ho accennato a ciò non solo per dimostrare con autorevole appoggio l'importanza di questa ferro-

via, ma per affermare la sua anzianità, e la sua priorità sopra moltissime altre.

Poichè mi trovo a parlare, rivolgo all'onorevole ministro un'altra preghiera. Ieri l'onorevole Picardi, raccomandando la linea dell'Alcantara, esprimeva il desiderio che fosse costruita a sistema ordinario. Io conosco l'importanza di quelle contrade; ed è molta, ma non so se sia tale da consigliare il Governo a fare eseguire quella ferrovia a sistema ordinario.

Ad ogni modo, siccome la ferrovia dell'Alcantara viene a congiungersi colla ferrovia Circum-Etnea-Nicosia, ed ambedue si svolgono quasi interamente nella provincia di Catania, io credo che o il sistema ordinario o a scartamento ridotto, sia lo stesso per entrambe le linee, per l'Alcantara, cioè, e per la Circum-Etnea.

ROMEO. Domando di parlare.

DI CASALOTTO. Io non saprei comprendere una differenza di sistema in due linee che si svolgono nella medesima zona, che si uniscono e si completano a vicenda e che sono ambedue destinate a portare colla maggiore economia, facilità e rapidità le merci dai posti di produzione ai più convenienti punti di sbocco.

Non ho altro da aggiungere; se non che spero che l'onorevole ministro dirà anche per questa ferrovia una parola che suoni a quelle popolazioni come una promessa o come una dolce speranza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romeo.

ROMEO. Ho chiesto di parlare per associarmi ad alcune delle osservazioni fatte dall'onorevole Di Casalotto. Ed io fo voti che la linea della ferrovia Circum-Etnea, possa venire al più presto compiuta, essendo di indiscutibile utilità pubblica. Nutro poi completa fiducia che venga adottato il progetto della linea, la quale, partendo da Catania e girando per le ricche ed ubertose contrade che stanno intorno all'Etna, va a metter capo alle due città di Giarre e di Riposto. Senza di che non potrà giammai questa linea conseguire lo scopo a cui mira, e rendere quei vantaggi che con ragione se ne attendono.

PICARDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PICARDI. Le parole dell'onorevole marchese di Casalotto mi mettono nella necessità di dichiarare che nulla hanno di comune le due linee, la Circum-Etnea cioè e l'altra da Giardini a Leonforte per la vallata dell'Alcantara; nessuna utilità richiede che siano fuse in unica linea; molto meno sarebbe questa fusione una necessità. Qualunque risoluzione però possa prendersi in proposito, sono in dovere di riaffermare nuovamente quanto ebbi ieri ad

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

esporre, cioè: che il volere imporre alla linea per l'Alcantara uno scartamento ridotto sarebbe lo stesso che non farla eseguire, perchè essa non va a congiungersi in alcun punto d'approdo, ma le merci da essa trasportate devono necessariamente proseguire sull'altra linea litoranea, sia verso Catania e Siracusa, sia verso Messina. La doppia operazione di trabalzo delle merci nelle due stazioni di Leonforte e Giardini renderebbe inutile la linea per l'Alcantara.

Io accetto il concetto che si facciano a scartamento ordinario tutte quelle linee che si congiungono, e debbo interessare vivamente il ministro di volersi occupare dello studio di questo argomento, perchè, ripeto, il negare lo scartamento ordinario, equivarrebbe a negare la linea stessa. La provincia e i comuni che l'hanno chiesta non troverebbero altrimenti alcuna convenienza nel farla costruire.

PRESIDENTE. Così sono esauriti gli iscritti per parlare sulle tabelle A e B, e sull'articolo 6. (*Oh! oh!* — *Segni di soddisfazione* — *Vedi in fine di questo resoconto le tabelle A e B approvate.*)

PROCLAMAZIONE DEL RISULTATO DELLA VOTAZIONE.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione; si procede alla numerazione dei voti.

(*I segretari fanno la numerazione.*)

Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge pel trasferimento e assetto definitivo delle cliniche universitarie e degli istituti della Facoltà medica di Napoli.

Presenti e votanti 235

Maggioranza 118

Voti favorevoli 146

Voti contrari 89

(La Camera approva.)

PRESENTAZIONE D'UNA RELAZIONE DEL DEPUTATO LEARDI.

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

LEARDI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla spesa straordinaria per il nuovo ordinamento dell'esercito. (*V. Stampato, n° 277-C.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

NUOVO ANNUNCIO DI INTERROGAZIONI.

PRESIDENTE. Furono ieri annunciate diverse domande d'interrogazione. Le rileggo.

Una è dell'onorevole Martini Ferdinando a cui si associano gli onorevoli Mantellini e Luigi Ferrari; rivolta al ministro della pubblica istruzione « intorno alla suppellettile artistica lasciata da Lorenzo Bartolini. »

Prego l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica di dichiarare se e quando intenda di rispondere a tale interrogazione.

BACCHELLI, ministro dell'istruzione pubblica. Se la Camera lo consente, risponderò nella seduta antimeridiana di lunedì.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro propone di rispondere nella seduta antimeridiana di lunedì. Onorevole Martini, vi acconsente?

MARTINI F. Sì.

PRESIDENTE. Così rimarrà stabilito. Si svolgerà lunedì mattina insieme con le altre che sono ancora da svolgere.

V'è un'altra interrogazione dell'onorevole Maffei, rivolta al ministro delle finanze, « sulla condizione degli operai delle fonderie di Follonica e Cecina. »

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

MAGLIANI, ministro delle finanze. Potrei rispondere dopo l'interrogazione sul censimento, chè è già inscritta nell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Maffei, la sua interrogazione sarà svolta lunedì mattina dopo le altre che sono già nell'ordine del giorno.

MAFFEI. Va bene.

PRESIDENTE. Così rimarrà stabilito.

Vi è poi una interrogazione dell'onorevole Parenzo « sullo stato delle trattative per la convenzione internazionale per la pesca nell'Adriatico. »

Prego l'onorevole ministro degli affari esteri di dichiarare se e quando intenda di rispondere.

MANCINI, ministro degli affari esteri. Mi farei scrupolo d'interrompere la discussione ferroviaria. Conseguentemente, subito dopo la legge che riguarda la ferrovia tra Roma e Napoli, io sono pronto a rispondere. Spero che ciò si possa anche fare nella seduta pomeridiana del giorno prossimo. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Onorevole Parenzo, l'onorevole ministro dice, che risponderà dopo la discussione della ferrovia Roma-Napoli. Consente ella?

PARENZO. Purchè non sia troppo tardi.

PRESIDENTE. Dunque ella consente: sarà svolta questa interrogazione dopo la discussione della ferrovia Roma-Napoli.

Finalmente ve ne ha un'altra dell'onorevole Ferrari Carlo al ministro delle finanze « sui provvedimenti che crede adottare nei comuni di Frugarolo

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

e Bosco Marengo danneggiati da un violento uragano. »

Domando all'onorevole ministro delle finanze se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

MINISTRO DELLE FINANZE. Risponderò anche nella seduta antimeridiana di lunedì, dopo le altre.

PRESIDENTE. Onorevole Ferrari, l'onorevole ministro risponderà lunedì nella seduta antimeridiana.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE SUL RIPARTO DELLE SOMME DA ASSEGNARSI ALLE LINEE DI 2^a E 3^a CATEGORIA DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. Riprendiamo ora la discussione della legge ferroviaria.

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

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Comprendrà la Camera che dopo quanto dal profondo sentimento del mio dovere fui tratto a dichiarare ricisamente nella discussione generale, io potrei quasi dispensarmi dal rispondere alle numerose domande che sono state fatte durante la discussione delle tabelle, e se rispondo è perchè anche il sentimento mi trae di usare cortesia verso i singoli richiedenti.

Parlerò brevissimamente in risposta a ciascuna delle domande che sono state fatte, salva sempre la dichiarazione che non posso accettare nessun trapasso di categoria, nessuna aggiunta o nuova linea, e nemmeno nessun ordine del giorno che impegni in modo preceettivo.

DI SAN DONATO. Allora che parlate a fare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Per dare le spiegazioni che mi sono state richieste, per respingere le accuse che mi sono state fatte, e per rispondere sul merito ad una questione molto importante che è quella che riguarda la ferrovia dei Giovi e della Stura ed Orbz.

Incomincio dagli onorevoli Cavalletto e Di Lenna che hanno fatto su per giù una questione generale (ed ecco una ragione per rispondere, senza potermene esimere) hanno fatto la questione generale delle ferrovie militari.

L'onorevole Cavalletto raccomanda che per le linee militari il ministro dei lavori pubblici proceda d'accordo con quello della guerra, sia per la determinazione dei tracciati, sia per l'ampiezza delle stazioni, ecc. Ora io non ho che una sola cosa a rispondere; che questo è l'obbligo già stabilito dalla legge del 1879, e che questo è quello che infatti si fa. Tutte le volte che c'è un progetto nuovo

al Ministero dei lavori pubblici il ministro della guerra ha preso l'abitudine molto lodevole, di mandare un suo ufficiale superiore del genio per esaminarlo.

Se vi sono questioni che egli non crede di potere risolvere da sè, si manda il progetto al Ministero della guerra, il quale gli fa fare la strada del corpo di stato maggiore, e non so di quale altro ufficio del genio.

È obbligo del Ministero dei lavori pubblici di non compromettere la costruzione delle strade, quando possono specialmente riguardare interessi militari. La sola cosa che io raccomando sempre al mio collega della guerra, è quella che non pretendano di esaminare tutti i pezzetti di linea, per mezzo di una procedura la quale diventi anche più lunga di quella che dobbiamo far noi; impiegando inutilmente un lungo tempo.

L'onorevole Pericoli (seguo pedestremente linea per linea, le osservazioni, accuse e raccomandazioni che mi furono fatte) ha preso evidentemente un equivoco per la Macerata-Albacina.

Egli si è lagnato che per questa linea che avrebbe un diritto di precedenza, per la legge del 1879, trattandosi di una linea che va al capoluogo di provincia, si sia invece iscritta per costruirla in 10 o 12 anni. Evidentemente o non ha letta la tabella o non l'ha osservata per il suo verso.

La linea Macerata-Albacina deve essere aperta all'esercizio nel 1885 e non nel 1891.

L'anno 1891, nella tabella corrisponde all'esaurimento dei pagamenti, non alla costruzione della linea. Si tratta quindi di un equivoco, e non ho bisogno di aggiungere altre parole, perchè son certo che senza di questo l'onorevole Pericoli non avrebbe fatta l'osservazione.

L'onorevole De Rolland parlò sull'Aosta-Ivrea, ma su per giù mi pare che si dichiarasse abbastanza soddisfatto del come procedono le cose; e raccomandò anche egli che si affrettasse per le considerazioni d'indole militare. A questo riguardo io mi sono già espresso chiaramente altre volte. E poi c'è l'articolo 7 che provvede per i casi in cui veramente il Ministero della guerra creda di necessità affrettare qualche tratto delle linee d'interesse militare.

L'onorevole Oliva mi ricordò che non avevo dato una risposta all'onorevole Mellerio che aveva parlato, egualmente per considerazioni militari, della necessità di affrettare la Gozzano-Domodossola. Ma io aveva dichiarato ben chiaramente che mi riservava di rispondere agli articoli e ai numeri delle tabelle per tutto ciò che era speciale. E do adesso all'onorevole Mellerio come all'onorevole Oliva la

risposta che è loro dovuta. L'onorevole Mellerio chiese categoricamente al ministro se era intenzionato di affrettare la costruzione di questa linea. Ma il ministro non ha altra intenzione che quella che corrisponde alle sue proposte. Il ministro ha proposto di costruire la linea Gozzano-Domodossola, in rapporto al costo della medesima ed alle sue difficoltà, forse forse con una precedenza, rispetto ad altre in eguali condizioni, che l'onorevole Mellerio non ha bene intraveduta, altrimenti non mi farebbe ulteriori raccomandazioni. Se vi saranno ragioni di maggiore urgenza d'indole propriamente militare, questo riguarderà l'adempimento dell'articolo 7 che viene dopo.

E in questo caso si affretterà anche maggiormente la costruzione della linea.

L'onorevole Di Sant'Onofrio fece anch'egli raccomandazioni perchè sia affrettata la costruzione della linea Messina-Patti-Cerda. E disse che le provincie di Messina e di Palermo avevano deliberato di aggiungere 500,000 lire alla propria quota, per anticipare ancora la costruzione di questa linea. Io non posso che lodare le due provincie di aggiungere 500,000 lire alla propria quota; ma le consiglieri di risparmiarle, se intendono di aggiungerle a fondo perduto, perchè con 500,000 lire per una linea di 50 milioni, poco si affretta la costruzione al di là del fissato nella tabella. Io le consiglieri piuttosto a valersene, per pagare l'interesse agli accollatori, che anticipassero di qualche anno di più di quanto è prescritto nella tabella, la costruzione. Perchè, dopo questa legge, l'articolo 15 di quella del luglio 1879, trova un'altra forma per facilitare l'anticipazione. Coll'articolo 15 di quella legge le provincie possono fare un debito con qualche Casa e versare nelle casse del Governo, materialmente, il denaro mutuato. Ora che lo Stato fa il contratto, facendo anticipare la costruzione dei lavori, con uno sconto, nulla toglie che le provincie, collo stesso mezzo, aggiungano del proprio, perchè possa anticiparsi di più. Per spiegarvi meglio, farò un esempio. Una ferrovia è da pagarsi in 10 anni. La provincia potrebbe benissimo dire all'impresa: se affrettate di tanto la costruzione della linea, invece di ricevere i pagamenti in 10 anni, li riceverete in 7 anni, perchè io aggiungo lo sconto. È una specie di premio. Quindi io credo che le provincie di Messina e Palermo faranno molto meglio ad impiegare quel fondo altrimenti, perchè come aggiunta alla loro quota, sopra 50 milioni, ripeto, è così piccola che non può far guadagnare molti anni.

Del resto prego l'onorevole Di Sant'Onofrio e l'onorevole Picardi, che parlò pure di questa linea, a considerare che linee di 56 milioni, come è questa,

non si possono nemmeno fare nel piccolo numero di anni, che si può forse desiderare. E non parrà certamente soverchio che si arrivi anche fino al 1889 per la completa ultimazione della linea. A me pare che la cosa importante in quella linea sia di affrettare la costruzione dei due tronchi estremi di Messina-Patti e Cerda-Cefalù.

Io tralascio di seguire l'onorevole Di Sant'Onofrio sopra un terreno, sul quale mi inviterebbe un argomento, che ho creduto una lepidezza dell'onorevole Branca, e che quindi ho ascoltato senza che mi facesse nessuna impressione; ma quando lo sento rilevare in modo così formale dall'onorevole Di Sant'Onofrio rispetto alle linee che si costruiscono in Sicilia, dicendo che ci sono i figli della mano destra ed i figli della sinistra, rispondo all'onorevole Di Sant'Onofrio che, se egli raccoglie questo, che per l'onorevole Branca non era certo che un argomento oratorio e non mai una specie di atto di accusa formale, se lo rileva sul serio, io gli dirò che mi sento talmente invulnerabile sotto quest'aspetto, che disdegno di rispondere una sola parola.

DI SANT'ONOFRIO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Io sono prontissimo a dare conto dei miei atti uno per uno specificatamente; alle accuse generiche non ho obbligo, e non mi sento di potere rispondere nulla.

L'onorevole Bordonaro mi ha chiesto quali furono i criteri con cui si distribuirono le somme nelle tabelle. Io veramente credeva di averli esposti abbastanza luogamente, e nelle osservazioni da me fatte, e nella relazione; ma, ad ogni modo, l'onorevole Bordonaro è venuto ad un caso concreto, e spero di dargli una risposta, di cui si troverà soddisfatto, perchè anch'egli ha preso un equivoco. Egli dice: come va che vi sono delle linee di terza categoria che si costruiscono più presto di quelle di seconda? Eppure la legge aveva stabilite appunto le categorie per fare prima le une che le altre.

Ma questo non è: la legge ha stabilite delle categorie, assegnando per ogni categoria, e per ogni anno, una somma. È fra le linee di una stessa categoria che bisogna fare i confronti, e non fra le linee di una con quelle di un'altra categoria. Per conseguenza nessuna meraviglia che una linea di poco costo della terza categoria si finisca prima di una di grande costo posta nella seconda categoria.

Un altro equivoco ha preso, secondo me, quando ha fatto un confronto nella stessa categoria fra le linee Siracusa-Licata e Lecco-Colico. Egli ha detto che la linea Lecco-Colico sarà aperta all'esercizio nel 1887, e che in questi pochi anni si spende per essa

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

più che non si spenda per la Siracusa-Licata, che è valutata 36 milioni, mentre la Lecco-Colico non è valutata nemmeno 8 milioni.

Non so d'onde egli deduca questi dati. So che la Lecco-Colico fino al 1877 ha nella tabella un'iscrizione di 3 in 4 milioni, e per la Siracusa-Licata sono iscritti 9 milioni. Non so adunque da che cosa deduca che si spende di più nella Lecco-Colico che nella Siracusa-Licata.

BORDONARO. Proporzionatamente al costo.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se piglia la linea che va a Frascati, troverà che si è fatta in un anno e ciò perchè non costa che 800,000 lire. La più o meno celere costruzione d'una linea dipende dal costo e dalle difficoltà tecniche le quali s'incontrano.

L'onorevole Bordonaro, seguito in questo dall'onorevole Omodei, mi pare, raccomanda che sieno intrapresi i lavori della Siracusa-Licata dalle due parti. Non ho mai rifiutato d'intraprendere i lavori di una linea dalle due parti, quando dalle due parti si trovano in esercizio delle linee di strade ferrate; ma il cominciare dalle due parti quando non ci si attacca a nulla non equivale ad altro che a costruire un tratto isolato che non serve ad alcuno. Nel caso di cui si tratta si può benissimo cominciare dall'una e dall'altra parte. Se non lo si è fatto, si è perchè, come ben sa l'onorevole Bordonaro, si volle subito cominciare dalla parte che avea maggiore urgenza e maggiore diritto di precedenza per la sua maggiore importanza, trattandosi di arrivare sino a Noto, come se ne è parlato tante volte in questa Camera. Ora che abbiamo fondi maggiori disponibili, baderò agli interessi delle due parti, perchè il Governo non ha ragione veruna di favorir l'una a pregiudizio dell'altra. Non è nemmeno vero, o almeno a me non riesce di indurlo dalle tabelle, che in tutte le altre linee si sia incominciato dalle due parti; perchè quasi tutte le linee della tabella della seconda categoria, meno forse la Messina-Patti, non sono state incominciate che da una parte sola.

È succeduto l'onorevole Faldella, il quale ha parlato molto splendidamente della linea Chivasso-Casale; ma poco giustamente si è lagnato col Governo pel ritardo frapposto alla costruzione della linea stessa. L'onorevole Faldella conosce certamente le disposizioni chiarissime della legge del 1879. Quella legge prescrive che le linee si incomincino a costruire dopo le deliberazioni delle singole provincie; od anche scolarmente, secondo i maggiori sacrifici che le provincie fanno. Ora quando nel 1881, nel mese di marzo o maggio, si ebbero

finalmente le deliberazioni di Torino e di Alessandria (di Alessandria prima, di Torino poi) la somma di bilancio era già distribuita. Ricorderanno però che c'era una quota di 150,000 lire da ripartire, perchè si cercava sempre, con le tabelle annuali, di tenere indietro, anno per anno, una piccola quota, tanto per soddisfare una domanda che fosse per sopravvenire.

Sopravvenne quella relativa alla Chivasso-Casale ed io e la Commissione del bilancio proponemmo alla Camera di assegnare quel residuo che c'era nel bilancio del 1882 alla Chivasso-Casale. Non potevamo dare di più, perchè di più non avevamo.

È per ciò che nell'anno presente, si trova iscritta la sola e meschinissima somma di lire 100,000; non per la pretesa di fare dei lavori, ma perchè per fare la linea Chivasso-Casale, come le altre, bisogna anche spendere per fare i progetti, e le 100,000 lire serviranno appena per poter affrettare il progetto.

Egli ha ricordato il nostro compianto collega l'onorevole Lanza; io lo ricordai ieri o ieri l'altro, a cagione d'onore, precisamente in rapporto alla linea Casale-Chivasso, della quale si occupava con tanto affetto e dichiarai che egli, pochi giorni prima della sua morte, mi aveva parlato di un progetto ch'egli credeva pratico per concedere all'industria privata la costruzione di questa linea e per affrettarla a termine dell'articolo 17. Io gli avevo risposto ch'ero ben lieto, se poteva venir fuori una proposta veramente pratica e meno dispendiosa naturalmente di quella che era presupposta, perchè mi sarei fatto un debito di presentare immediatamente alla Camera la legge relativa.

Disgraziatamente questa proposta non l'ho vista comparire sotto nessuna forma; ma ormai la Chivasso-Casale ha preso il suo posto e cammina parallelamente a tutte le altre in proporzione del suo costo e delle deliberazioni delle provincie.

All'onorevole Roncalli non saprei proprio cosa dire, poichè egli, senza volerlo, ha fatto una dichiarazione di completa soddisfazione al ministro per la linea Ponte San Pietro-Seregno. Egli nel mentre intendeva di fare una lagnanza, faceva la più ampia delle lodi o per lo meno la più ampia dichiarazione di soddisfazione che egli avesse potuto fare. Infatti egli diceva: una linea che dovrebbe farsi in tre anni, si finisce nel 1890; ebbene per combinazione io ho appunto proposto che questa linea sia fatta in tre anni, come risulta dalla tabella; il 1890 non essendo altro che il termine dei pagamenti.

L'onorevole mio amico Guiccioli, cui hanno fatto seguito gli onorevoli Sacchetti e Lugli, raccomanda una linea ch'è cara anche a me, per ragioni direi

quasi personali (*Si ride*): perciò la raccomandazione l'accetto volentieri, ma non potrei accogliere neanche la lontana supposizione che io poco mi curi di questa linea, sul che dovrei ribattere le considerazioni fatte dall'onorevole Sacchetti: parlo della Bologna-Verona.

La Bologna-Verona è una linea che ha, secondo me, una grande importanza. Lascio da parte le considerazioni militari, perchè non c'è bisogno di avere studiato strategia per capire che una linea che viene diretta da Verona a Bologna non può a meno di avere una grande importanza militare.

Ma io guardo che quella linea è una discendenza diretta della ferrovia del Brennero e che mette a Bologna, che è uno dei grandi centri del movimento ferroviario, e quindi anche da questo lato l'importanza sua è grandissima.

Però l'onorevole Sacchetti e l'onorevole Guiccioli ed anche l'onorevole Lugli sanno meglio di me che io ho presentato alla Camera il disegno di legge per la ripartizione delle somme il 2 marzo, e la provincia di Bologna ha tardato fino al 21 maggio a risolvere sulla quota propria; ora io non potevo prevedere quando presentai il disegno di legge, le deliberazioni che la provincia di Bologna avrebbe prese dopo. Del resto l'onorevole Sacchetti sa che cosa sono le offerte anticipazioni: esse riguardano non la linea intera, ma un tronco solo, quello che interessa la provincia di Bologna: la provincia di Verona non ha preso ancora alcuna deliberazione.

Dunque che cosa vuole l'onorevole Sacchetti che io faccia? Che io sia realista più del Re? Se la provincia non vuol costruire la linea prima del periodo di tempo voluto dalla legge, io non so che cosa possa farci.

La provincia di Bologna ha deliberato di anticipare 4 milioni per il primo tronco, secondo l'articolo 15 della legge del 1879; se essa e quella di Verona vorranno affrettare il resto della linea, io non avrò che a lodarle e a secondarle.

Salto l'onorevole Bonvicini che non ha parlato che per dire che egli si trovava soddisfatto della linea Lavezzola-Lugo, ma io potrei mettere un po' di remora alla sua soddisfazione, perchè finora esistono delle deliberazioni, ma denaro versato credo che non ce ne sia molto (*ilarità*), ed io come ministro ricordo benissimo che nella mia provincia finchè non si è adempiuto a tutto completamente, non si mette mano ai lavori.

BONVICINI. Benissimo, ma...

PRESIDENTE. Prego di non interrompere, domandi di parlare onorevole Bonvicini.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Mordini rispetto alla linea di Lucca-Viareggio ha mosso

un quesito che ha bisogno di poche parole, piuttosto per uno schiarimento che per una dichiarazione. L'onorevole Mordini ha detto che la provincia di Lucca ha fatto un'anticipazione di 410 sopra l'importo della linea, quale figurava nella legge del 1879, e quale figura anche nella presente, vale a dire sopra 4 milioni e tante mila lire, e ha osservato che il progetto definitivo importa una somma minore. Domanda quindi se la provincia dovrà pagare sui 4 milioni, o sui tre milioni e tante mila del progetto definitivo. È evidente che avendo deliberato di pagare 410, li paga sulla liquidazione dei lavori, e non sopra una cifra che non era che una presunzione. Le cifre della legge del 1879 ricompariscono sempre, ma non sono che indicazioni figurative che potrebbero anche ommettersi nella legge, perchè non sono le somme parziali che contano. Quindi nessun dubbio che pagherà sulla somma definitiva, a meno che la provincia di Lucca non intenda di pagare la quota intera per affrettare la costruzione.

MARTINI FERDINANDO. Che! che!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. La differenza consiste in ciò: se la provincia ha volontà di aggiungere la somma *tot* alla sua quota, allora quello che ha assegnato, ha assegnato; invece se ha dato i quattro decimi, è evidente che la liquidazione porterà a quello che porterà.

Qui vengono insieme, mi pare negli stessi intendimenti, gli onorevoli Alli-Maccarani, Luchini, Mantellini, Luporini e Mordini: su per giù, essi hanno fatto le stesse raccomandazioni, e hanno presentato un ordine del giorno con cui si invita il Governo a fare degli studi; ma io son certo che lo vorranno poi ritirare quando avrò loro dichiarato che do tutta l'importanza, come già dissi ieri, alla linea centrale, e che nell'occasione degli studi per nuovi progetti di legge io terrò conto di tutte le loro raccomandazioni, perchè è debito nostro di tener conto egualmente di tutto ciò che mettono in vista i nostri colleghi.

Fatta questa dichiarazione, credo che essi non avranno difficoltà a ritirare l'ordine del giorno.

Io non seguo poi nel suo lungo giro l'onorevole Mascilli, molto più che mi pare sia stato respinto indietro molto giustamente dall'onorevole mio amico Angeloni, ed anche dall'onorevole Fazio Enrico, il quale, più discreto, ha fatto anch'egli presenti le considerazioni che si riferiscono alla linea Isernia-Caianello, ma ha poi dichiarato preventivamente che, udite le spiegazioni generali del ministro dei lavori pubblici, rinunziava alla domanda del passaggio in seconda categoria, del che io gli faccio ringraziamenti.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

L'onorevole Mascilli ha sollevato un'inutile questione sull'importanza dei tratti di linea Caianello-Isernia, da Solmona ad Isernia, o da Isernia a Campobasso. L'importanza di queste linee è già giudicata, la legge del 1879 le ha messe a quel posto, e fin che sono a quel posto, per me hanno un'importanza uguale.

L'onorevole Mascilli dice: voi dovete cominciare a costruire la linea Solmona ad Isernia, da Isernia per Campobasso, e non da Solmona per Isernia. Io, onorevole Mascilli, non so da qual parte cominceremo, perchè quando verranno i progetti, quando avrò sentito il ministro della guerra, quando sarà stato esaminato tutto, mi varrò delle facoltà che mi dà la legge del 5 giugno 1881, rispetto alla divisione per tronchi e terrò conto soprattutto delle provincie che sono interessate, perchè debbono deliberare e dare il loro voto per la quota parte di spesa: risolveremo insomma a tempo opportuno di dove si deve cominciare, perchè non è nemmeno detto se si comincerà dalle due parti invece che da una sola. Intanto io non posso ammettere coll'onorevole Mascilli che il tratto da Isernia a Caianello non abbia per lo meno l'importanza militare di quello da Isernia a Campobasso; ci vuol poco a vedere che, appunto perchè fa parte della dorsale, la dorsale resta completa, quantunque per una linea meno diretta, venendo da Solmona ad Isernia, discendendo a Caianello e andando a Napoli. L'onorevole Mascilli ricordi che Campobasso è un centro certamente meritevole d'attenzione e di grande importanza, ma che lo è molto di più la città di Napoli a cui direttamente conduce la Solmona-Isernia-Caianello.

Segue l'onorevole Imperatrice, il quale, se ho ben compreso, raccomanda che nello studio della linea per Ponte Santa Venere-Potenza, si tenga conto degli interessi di Avigliano. È una questione di tracciato; egli sa bene che la questione di tracciato si tratterà poi in sede separata; in ogni modo è debito del Governo di tener conto degli interessi di tutti coloro che si trovano lungo la linea e di soddisfare il maggior numero possibile; però mi pare che la sua raccomandazione venga in certo modo ad essere in opposizione alla proposta dell'onorevole Branca il quale proporrebbe di fissare proprio a Potenza...

BRANCA. No.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Chiamiamo le cose col loro nome, di fissare a Potenza il punto di sbocco della linea Candela-Ponte Santa Venere. A questo riguardo non posso dire di essere in grado di dichiarare oggi, se sboccando a Potenza, dovesse di necessità abbandonarsi Avigliano completamente.

Io non conosco i particolari di quella linea; molto più che in quelle regioni appenniniche non è ancora bene stabilito per dove si possa più convenientemente sboccare non posso quindi dichiarare nulla al riguardo. Ma giacchè siamo su questo argomento, rispondo immediatamente all'onorevole Branca. Egli sa, perchè altre volte mi pare averne parlato con lui, che la mia opinione è che quando si tratta di grandi centri di commercio, o di capoluoghi di provincia, bisogna sempre avere in vista di sboccarvi più direttamente che sia possibile. Io di preferenza spenderei qualche cosa di più, pur di non andare alla distanza di alcuni chilometri dai capoluoghi. Io non comprenderei, per esempio, che la linea la quale da Solmona viene a Roma sboccasse a Monterotondo; spenderei alcuni milioni di più per venire direttamente a Roma.

Lo stesso, ma in un grado d'importanza minore, si dica dei capoluoghi di provincia.

Ora la legge dice da Candela per Ponte Santa Venere alla linea Eboli-Potenza. La ragione per cui si è tenuta quella dizione generale non fu tanto per timore di avere diversi interessi in colluttazione sulla linea di Potenza, perchè lì non ci sono centri così importanti da confrontare Potenza con altre stazioni secondarie; ma la ragione fu perchè su quella linea si tratta di forare l'Appennino, o sormontarlo per raggiungere Potenza.

Siamo in una di quelle condizioni in cui è difficile stabilire, prima di uno studio tecnico completo, se si potrà proprio arrivare direttamente alla stazione di Potenza. È per questa sola considerazione che ciò si è fatto. Oltrechè si solleverebbe il sospetto che si volessero dimenticare altri interessi lungo quella linea.

Quindi io pregherei l'onorevole Branca di non insistere nella sua proposta; perchè non è escluso che la linea possa sboccare alla stazione stessa di Potenza, ed è poi chiarissimo che il vero obiettivo della linea deve essere la città di Potenza. Ma se fosse necessario di allontanarsi di qualche poco per non fare un foro di tre, o quattro, o cinque chilometri, egli stesso forse ammetterebbe che sarebbe meglio, per esempio, andare a Baragiano od a Vaglio, quantunque ad alcuni chilometri dalla città di Potenza.

L'onorevole Fortunato parlò dichiarandosi persuaso di non poter insistere nella domanda di passaggio di categoria delle linee che interessano la sua provincia, che sono quelle da Ponte Santa Venere ad Avellino, e da Avellino a Gioia per Altamura. Egli disse che rinunciava a questo passaggio in seconda categoria, e che voleva fare una dichiarazione, che era questa: che la legge rimaneva illu-

LEGISL. XIV — I^a SESSIONE — DISCUSSIONI — 2^a TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

soria per quelle linee e specialmente per la sua provincia. La legge del 1879 assegnava 300 chilometri circa che interessano quattro provincie, ma sia perchè esse non vanno d'accordo fra di loro, sia perchè queste linee sono molto costose, rimarranno sempre una lettera morta. Egli teneva a fare questa dichiarazione, ed io gliene faccio un'altra.

Io sono persuaso che fino a che non si mettano d'accordo, costino poco o molto i lavori non si faranno mai; la legge stabilisce che fino a che due terzi di contributo non siano assicurati, le linee non si possono fare; dunque che costino poco o molto, il farle dipende esclusivamente dalla libera volontà dei rappresentanti delle provincie, e non dal Governo.

Quanto al costo non vedo che esso sia gravoso per quelle linee più che per altre: ma, come dissi ieri, non mi pare che, anche fosse gravissimo, si debba oggi guardare se le provincie possano o no sopportare la spesa, perchè prima di questo c'è da sperimentare l'accordo fra le provincie per dimostrare dopo che non hanno mezzi di farla, cosa che è ben lontana di essere dimostrata.

Per esempio, io credo poco che quattro provincie, la cui estensione è quella di uno Stato, non possano far quello che fanno quattro provincie, che rappresentano per superficie forse una decima parte di quelle quattro; ma questo si tratterà a suo tempo; ora la parte più importante è quella degli accordi tra le diverse provincie. Giacchè siamo su quest'argomento, e poichè dovrò rispondere anche agli onorevoli Serafini e Ruspoli, che parlano di una linea che si avvicina molto anche a casa mia, dirò un'altra cosa. Quando fosse provato che queste linee non si possono fare, la prima domanda al Governo sarebbe quella di cambiare l'articolo che porta i due terzi. Non ci sarebbe mica, secondo me, nessuna difficoltà di fare come per la seconda categoria, cioè di rendere obbligatorio il concorso. Questo è il primo passo; il secondo è quello di vedere se possono le provincie sopportare l'aggravio.

Signori, la questione degli aggravii può essere una questione di liquidazione futura. Ne trovo tante delle provincie che non hanno pagato perchè dicono che non possono pagare; ma a questo sarà provveduto in altro modo. Non mai perchè una provincia dichiarata che non può pagare, deve passarsi la linea da una categoria ad un'altra. E così dico agli onorevoli Serafini e Ruspoli per la Sant'Arcangelo-Fabriano, e all'onorevole Fortunato per le sue.

Io credo che uno degli impedimenti gravi alla esecuzione della legge, per le linee di 3^a categoria, sia il pregiudizio (l'ho detto nel 1879 e lo ripeto oggi, ad onta di tutti i voti militari, non perchè

non creda che abbiano importanza militare, ma perchè credo che sia questo che conduce a non far niente per voler fare l'ottimo) di voler troppo; e se le provincie si persuadessero una volta che per far gl'interessi proprii devono costruire linee a scartamento ridotto, la questione sarebbe semplificata.

RUSPOLI EMANUELE. Ne è già persuasa, l'ha fatta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Se l'ha fatta, credo un po' di merito di avercelo anch'io, perchè ho spinto abbastanza coloro che potevano avere orecchi per udire, a prendere una deliberazione di questo genere.

MARIOTTI. Benissimo!

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Dunque finchè si vorranno ostinare a fare delle linee che traversino montagne, in zone che per la loro configurazione naturale non possono dare un mercato abbondante e vogliono ostinarsi a fare delle linee che costano enormemente, è evidente che non faranno mai nulla. In questo caso la linea Sant'Arcangelo-Fabriano costerà 30 milioni a volerla fare come linea d'ordine militare, di prim'ordine.

Se la fanno a scartamento ridotto ne costerà forse 16. Quindi essi vedono che è come passarla in 2^a categoria, perchè si riduce il sacrificio al decimo invece che a due decimi. Ed allora non si dica più che tre milioni non si possono spendere. Non si potranno spendere in un anno; ma anche la provincia di Pesaro, coadiuvata dalle sue vicine, potrà pagare la porzione che le può spettare...

L'onorevole Fortis dice di no.

FORTIS. Domando di parlare per un fatto personale.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Lasciamo andare i fatti personali; sarebbero uno scherzo.

E così dico anche all'onorevole Fortunato. Persuada i suoi colleghi del Consiglio provinciale che la linea da Avellino a Gioia servirà magnificamente gl'interessi del paese, a scartamento ridotto, risparmiando per altri affari e per altri bisogni la maggiore spesa.

Io voglio portare un esempio. Da Arezzo a Fossato c'è una linea la quale è nello stesso caso, dall'altro lato dell'Appennino, della Sant'Arcangelo-Fabriano. Io sono lietissimo che si sieno indotti, un po' per loro convinzione un po' per mie sollecitazioni, a costruire una linea a scartamento ridotto. La linea da Arezzo a Fossato era anche quella decantata come una grande linea d'interesse militare e altro. Ebbene, è già in costruzione. Costruiscano anche quella da Sant'Arcangelo a Fabriano dall'altra parte, e avremo una rete che può congiungersi attraverso all'Appennino di quasi 500 chilometri che avrà bisogno di 2000 veicoli. I 2000 vei-

coli, per quanto si tratti di una linea a scartamento ridotto, serviranno ai bisogni militari come nelle linee a scartamento di un metro e mezzo. Io non vedo come un cannone non possa trasportarsi sopra una piattaforma di un veicolo che cammina sopra una linea di un metro anzichè di un metro e mezzo. Così renderanno pratica la costruzione di certe linee che altrimenti non sarà possibile mai.

L'onorevole Bianchi ebbe la tentazione di proporre anche lui il passaggio dalla terza alla seconda categoria della Gallarate-Laveno; ma io non dico più niente dal momento che ha dichiarato egli stesso di non poter sostenere questa proposta, e perchè gli avrei dovuto rispondere che oramai è tardi. La linea è già molto avanzata nella costruzione, e nell'anno venturo, mercè l'anticipazione della provincia di Milano, verrà aperta all'esercizio.

Mi pare che la soddisfazione di aver la linea fatta, prima che le altre siano cominciate, valga qualche cosa e che il sacrificio della provincia di Milano possa dirsi abbastanza ricompensato da tanta anticipazione.

Gli onorevoli Casalotto e Romeo raccomandano la costruzione della Circumetnea e di farla a scartamento ordinario, come l'onorevole Picardi raccomandava per l'Alcantara. Non ho particolareggiata cognizione di quelle linee e del loro costo. Ma proprio credo sia il caso, di cui parlava adesso, che, cioè, se ci pensano bene, per servire degli interessi locali, se ne potrebbe uscire benissimo collo scartamento ridotto. Ma io non mi pronunzio nè pro nè contro, perchè qui si tratta di due linee domandate recentissimamente al Governo: e queste domande saranno prese in considerazione, come tutte le altre senza nessuna idea di opposizione. Secondo le risultanze delle istruttorie in corso sarà presa una decisione.

Ora mi resta la dolente istoria della linea dei Giovi; dico dolente, perchè proprio è per me un'argomento increscioso il dover rispondere, sentendo di non poter contentare, come pur vorrei, tutti i miei egregi amici, che tanto giustamente, dal loro punto di vista, si accalorano, per condurre la linea ad Alessandria.

Io avrei proprio desiderato che non avessero insistito tanto sopra questo argomento, riservandosi a parlare quando verrà davanti alla Camera il progetto di legge per la Genova-Ovada-Acqui-Asti; a parlare allora piuttosto che adesso, perchè adesso, la proposta di una linea da Ovada ad Alessandria, l'è assolutamente le dichiarazioni che ho fatte. Io non avrei nessuna ragione di accettare questa piuttostochè un'altra in condizioni diverse. Ma ad ogni modo, poichè si insiste, ho il doloroso dovere di esprimere apertamente la mia opinione al riguardo.

In sostanza, la questione è posta così: la soluzione data alla succursale dei Giovi non è la vera, non è la giusta, non è la più conducente agli interessi dello Stato. Vediamolo in brevissime parole. In che consiste questa questione? La linea da Genova ad Alessandria ha un tratto di pochi chilometri, 10 o 12 chilometri, che ha la pendenza del 35 per mille. Io prescindo dal fare osservazione, come la fece ieri del resto l'onorevole Romeo, sul perchè si è costruita quella grande linea con una pendenza così enorme: sono questioni retrospettive, ed è inutile rimpiangere adesso che non si sia fatto venti anni fa quello che può farsi oggi, perchè, evidentemente, se possiamo fare oggi la duplicazione col 15 per mille, si poteva fare anche a quel tempo. Ma, ripeto, è inutile fare dei rimpianti.

Il fatto è questo, che indipendentemente dall'enorme aumento, ferroviariamente parlando, di traffico del porto di Genova, una grande linea da esercitarsi a grande velocità per i passeggeri in molti treni, e che avrà sempre una grande affluenza pel trasporto di merci, non può esercitarsi convenientemente oggi con pendenze del 35 per mille, mentre tutto il resto della linea, non solo fino ad Alessandria, ma fino, direi quasi, alle radici del Gottardo e del Brennero è in pianura perfetta. Dunque è una correzione che deve farsi; e lo Stato, più come esercente, che come amministrazione diretta dei lavori pubblici, avrebbe dovuto forse pensare a questa stessa correzione indipendentemente da ogni legge di nuove ferrovie. Ad ogni modo fu sollevata la questione se invece di fare 15 o 20 chilometri di nuova strada parallela per sostituire quel tratto che ha grandi pendenze, non fosse meglio fare addirittura una nuova linea, la linea così detta di Stura e d'Orba dalle valli che percorrerebbe, a traverso del colle del Turchino, tanto e così giustamente caro all'onorevole Mocenni.

Si diceva che la linea Genova-Alessandria pel colle del Turchino, la Stura e l'Orba costava poco più della succursale che si voleva fare, e presentava il vantaggio di servire a queste valli mentre si avrebbe un'intera linea anzichè una duplicazione di galleria. Fu preso impegno di studiare questa supposta migliorìa rispetto alla soluzione della questione ed il Governo l'ha fatto. Ne è avvenuto che fu dimostrata ad evidenza la necessità di costruire la seconda galleria indipendentemente da qualunque considerazione di nuove linee di destra e di sinistra. Questo è un fatto accertato; lo provano gli atti uniti alla relazione. Del resto io credo che l'onorevole Spantigati stesso, il quale ha eccepito in certo modo questi dati e questi calcoli, ne sia persuaso quanto me.

Il problema è molto semplice. Qualunque siasi la potenzialità presente della linea di Genova, è un fatto che dato il passaggio di 750 carri merci, 250 vanno in Piemonte e 500 vanno nella Lombardia, nell'Emilia ed oltre: vanno in quella direzione passando per Novi e Tortona, non per Alessandria; dunque un terzo va a destra e due terzi vanno a sinistra. Dato che si debba fare una deviazione, dato che venga il momento in cui si debba fare dal porto di Genova un irraggiamento dei trasporti, è evidente che la linea per cui passa un terzo delle merci dovrà subito essere presa in considerazione. In fatti quando la linea fosse liberata d'un terzo del traffico, rimarrebbe già con un grosso servizio di meno.

Sotto questo aspetto non c'è dubbio che la linea della Stura ed Orba si presenta indicatissima per la soluzione del problema. Restano gli altri due terzi. Questi due terzi non è possibile che abbiano un aumento di traffico (perchè non si è raggiunto l'ultimo limite), in guisa da diventare i tre terzi di prima? Spieghi bene.

Voci. Si capisce.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Quel che oggi diventa 500 mandando via i 250, con l'aumento di traffico, può diventare, in 3, 4, 5 anni, 750. Ed allora torniamo alla stessa difficoltà di prima. Dunque è evidente la necessità di provvedere perchè la linea attuale sia messa in condizione di potenzialità tale, da non temere pericoli. Ecco perchè, qualunque siasi il bisogno futuro del movimento delle merci (e Dio volesse che crecessero tanto che non bastasse più la linea!), oggi, il bisogno urgente è quello di duplicare la galleria dei Giovi. Quindi la preferenza data alla Scrivia. Esu questo credo non sia possibile appuntarmi di nessun errore. Lo stesso amico mio Spantigati credo che in cuor suo dica che io ho perfettamente ragione. (*Si ride*)

Ad ogni modo, mi potrebbe anche rispondere che egli, forse solo, non è di questo avviso. Comunque sia, per terzo delle merci dirette al Piemonte dovrà pur provvedersi più o meno presto. La Giunta propone che sia determinato, quanto all'epoca della costruzione, il momento in cui il prodotto della linea attuale arriverà a 150,000 lire: suggerimento che ho dato indirettamente io stesso nella relazione. Questa è una questione nella quale, ripeto, io entro dolerosamente, perchè, credendo di fare un passo innanzi (e prima di farlo sono stato molto esitante), ho dichiarato che accettava l'articolo della Commissione; e non mi sarei sognato mai che quell'articolo avesse dato luogo a tanta discussione. Che se avessi potuto immaginare una cosa simile, avrei detto: Dal momento che non si tratta di una necessità immediata, ne parleremo un'altra volta.

Oggi, non si mette più in questione la succursale della Scrivia in paragone di una nuova linea, ma si mette in questione l'andamento di quest'ultima. È verissimo che fino poco tempo fa e potrei dire fino alla presentazione del progetto ministeriale, quasi tutti, per non dire tutti, raccomandavano la Stura e Orba da Genova ad Alessandria; ma, signori, quando ad un uomo che ha la responsabilità del Governo, si presentano dei quesiti di quest'importanza, suo primo dovere è di risolverli o di proporre la soluzione che più risponde all'interesse generale, quale che sia il dispiacere che debba costargli il non poter tenere conto dei desiderii più che degli interessi materiali di una carissima e nobilissima città, qual è Alessandria.

Posto nella necessità di dover risolvere la questione, io ho dovuto ponderare qual è la vera soluzione che risponde agli interessi generali dello Stato; e questa, a mio modo di vedere, è quella che considera tutto il Piemonte, non Alessandria soltanto.

Signori, il discorso del mio egregio amico, l'onorevole Spantigati, è tutto vero, ma egli parte dal supposto che non ci sia nessuna linea fra Genova ed Alessandria; tutto il discorso dell'onorevole Spantigati tende a provare l'obbligo assoluto di non lasciare fuori Alessandria. Ora, in che modo si lascia fuori questa città? Tra Alessandria e Genova c'è già una linea a doppio binario, che dà 100 mila lire al chilometro.

SPANTIGATI. È segno che è buona.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Benissimo; perciò ho detto che quando darà 150 mila lire al chilometro, allora sarà necessario farne un'altra.

Dunque nessuno pensa ad abbandonare Alessandria; la questione è diversa; la questione è che io non intendo di fare il cerchio che si propone per diramare le merci dal porto di Genova; io non posso far due strade dirette allo stesso punto. Del resto prendano una carta ed osservino qual è la configurazione di quella zona del Piemonte che sta fra Savona ed Alessandria da un lato e fra Genova e Torino dall'altro, e troveranno che la diagonale non è quella che va ad Alessandria, ma bensì quella che va ad Asti.

Ora io devo cercare la linea che mi porta più presto nel centro del mercato; debbo ricordarmi che noi abbiamo il Moncenisio aperto per le relazioni internazionali e che la linea diagonale risparmia un percorso di 20 chilometri.

Ma con la linea ad Alessandria che cosa vi guadagnerebbe l'interesse generale dello Stato? Nulla. Certo che se non si trattasse di distanze ragguar-

devoli e di soluzioni indicate dalla geografia, nessuno avrebbe pensato a lasciar fuori Alessandria anche con la seconda linea; ma gl'interessi d'Alessandria non sono minimamente toccati, a meno che non si trattasse d'interessi d'amor proprio, che non sono interessi sostanziali, perchè Alessandria infine avrà sempre una linea a doppio binario. Alessandria, Torino, Milano per me saranno sempre i vertici del grande traffico ferroviario dell'Alta Italia.

La questione che io faccio è questa: dato che si debba fare un'altra linea, bisogna indirizzarla al centro del mercato, e il centro del mercato non è Alessandria ma Torino; gl'interessi internazionali sono verso il Moncenisio, e trattandosi di un abbreviamento di 20 chilometri, non è da trascurarsi.

Non ricordo se la provincia o il comune di Alessandria, ma mi pare il comune, domandava pochi mesi fa al Governo la concessione in quarta categoria di tutta la linea. Nessuno certamente può disconoscere l'utilità pubblica di una nuova linea da Genova ad Alessandria, benchè l'attuale produca 100,000 lire a chilometro. Eppure io ho dovuto rifiutare la domanda, perchè qui non si tratta di fare una linea d'interesse locale, ma una linea d'interesse generale. Io ho risposto che avrei dato subito la concessione, ma che rimanesse bene inteso che il punto d'attacco sarebbe stato Sampierdarena e non il porto di Genova, non potendo ammettere che i proventi della nuova linea andassero a impinguarsi al porto stesso che alimenta la linea attuale; poichè è evidente che se si lasciano andare due linee alla stessa sorgente, si dividono in due le 100,000 lire di provento. In tal caso lo Stato, volendo far bene i suoi affari, dovrebbe fare da se stesso la nuova linea.

Ora accade che la stessa linea si propone da Genova fino ad Ovada, lasciando fuori circa 30 chilometri per arrivare ad Alessandria. Ma questo è il meno: la differenza principale sta in ciò che la linea Genova-Ovada-Alessandria costerebbe in cifra tonda 30 milioni, mentre arrivando fino a Ovada, se ne spenderanno ventisette a cagione della traversata dell'Appennino. È proprio per tre milioni che l'onorevole Spantigati e i suoi colleghi vorranno mettere il broncio? Tre milioni costa il resto della linea da Ovada ad Alessandria; mettiamola in quarta categoria, e la provincia di Alessandria che chiedeva tutta la linea, che si sentiva la forza di anticipare 30 milioni, non si troverà imbarazzata a farne una parte, con un sacrificio di 8 o 900,000 lire. Perchè dunque vuole per 800,000 lire far violare un principio sacrosanto, quale è quello di far costruire allo Stato due linee che non sono necessarie? La provincia di Alessandria chieda la

linea, quando si costruirà l'altra, e in pochi mesi potrà averla finita. Non è certamente uno sborso di 7 o 800 mila lire quello che possa trattenere la provincia di Alessandria dal soddisfare i suoi desideri.

Ho voluto dare questi dettagli per dire che la soluzione proposta non offende gli interessi della città di Alessandria, perchè la città di Alessandria è e rimarrà sempre un centro importante. Gli interessi della città sono serviti completamente dalle linee attuali, e lo possono essere di più colla linea Ovada-Alessandria in comunicazione direttissima con Genova. Soltanto il Governo non può ammettere di fare due linee perchè non ne ha bisogno.

La domanda per la iscrizione del tronco Ovada-Alessandria dipende adunque dalla libera volontà del comune o non parmi utile che si tragga occasione d'ingrandirla dall'averlo io dichiarato di accettare, forse un po' troppo presto, l'articolo ultimo della proposta della Commissione, quella cioè di presentare una legge quando i redditi della ferrovia attuale avranno superato le 150,000 lire al chilometro, per costruire la Genova-Asti.

Non credo che gli onorevoli Oddone, Ercole e Spantigati, e non so chi altri, non credo che essi si oppongano a questa proposta.

Ad ogni modo, aspettino almeno che venga quel disegno di legge per propugnare anche la linea da Ovada ad Alessandria. Oggi questo è proprio prematuro, e potrebbe produrre ben altre conseguenze che quelle dei 3 milioni, o dei 29 chilometri da Ovada ad Alessandria.

Io non so se sarò riuscito a mettere le cose in chiaro abbastanza per persuadere specialmente il mio amico l'onorevole Spantigati, l'onorevole Oddone, come pure l'onorevole Ercole (*Si ride*), insomma, tutti coloro che hanno propugnato questa causa, non so, dico, se sarò riuscito a persuaderli a non insistere nel violentarmi sopra una via per la quale ho dichiarato di non poter procedere, poichè sarebbe un precedente che condurrebbe a conseguenze impossibili. Ad ogni modo, credo di aver chiarita la questione in guisa che non può rimanere nessunissimo dubbio che la soluzione proposta non offende gli interessi di un'illustre città come quella d'Alessandria, mentre soddisferà (non dico soddisfa) gli interessi reali di una grande regione come è quella del patriottico Piemonte non solo, ma di tutta l'Italia, perchè dovremmo augurarci di poter costrurre delle strade ferrate in diverse direzioni quando le esistenti arrivino a dare dei proventi di 150,000 lire per chilometro. (*Benissimo!*)

Voci. Ai voti! ai voti! La chiusura! (*Rumori*)

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

(È appoggiata.)

BORDONARO. Domando di parlare. (*Rumori*)

PRESIDENTE. L'onorevole Bordonaro ha facoltà di parlare contro la chiusura.

BORDONARO. Io credo che si dovrebbe permettere di parlare a tutti gli oratori (*Oh! oh! — Rumori*), ai quali ha risposto l'onorevole ministro. (*Conversazioni animate e rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio!

BORDONARO. Io credo che nessuno abbia voglia di rientrare nella discussione; ma ci deve essere permesso almeno di poterci scagionare degli addebiti che ci sono stati mossi dall'onorevole ministro. Si tratta di fatti personali.

DI SANT'ONOFRIO. Domando di parlare per un fatto personale.

MASCILLI. Ho domandato di parlare per un fatto personale.

Voci. Ma che? (*Rumori vivissimi*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio, li prego. Io poi pregherò gli onorevoli deputati d'indicare tassativamente, come il regolamento prescrive, quale sia il fatto personale, perchè io non so proprio vedere in qual modo le opinioni d'alcuno siano state travisate, e in che cosa sia stata intaccata la condotta di qualche collega.

Intanto, essendo stata appoggiata, pongo ai voti la chiusura della discussione, con la riserva dei fatti personali.

(La chiusura è approvata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio per fatto personale. Lo prego però d'indicarlo precisamente.

DI SANT'ONOFRIO. L'onorevole ministro mi ha attribuiti sentimenti che io non ho mai avuti a suo riguardo, e ha detto che io aveva fatto come delle insinuazioni...

Voci. No! no! no! (*Movimenti*)

PRESIDENTE. Non è stata usata questa parola, onorevole Di Sant'Onofrio. (*Conversazioni animate*) Li prego di far silenzio.

Ella rinuncia a parlare, non è vero?

DI SANT'ONOFRIO. Mi arrendo unicamente al comando dell'onorevole presidente, e rinuncio a parlare. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mascilli per un fatto personale.

Voci. Rinunci! rinunci!

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Mascilli, d'indicare il fatto personale.

MASCILLI. L'onorevole ministro ha esordito con dire che l'onorevole Fazio era stato più discreto di me, lo che significa che io sono stato indiscreto (*Ilarità*) o almeno poco discreto. Ora, se l'indiscretezza sta nel difendere, nel sostenere gli interessi ed il diritto della propria provincia, dirò che di quest'indiscretezza me ne farò sempre un vanto e sarà questo sempre il mio orgoglio.

Soggiungerò...

PRESIDENTE. Non soggiunga nulla.

MASCILLI. Perdoni, io sono stato franteso, perchè io non ho inteso parlare del merito di quella linea per sè stessa; la questione che io aveva proposto al signor ministro è questa, che trattandosi di linee di terza categoria, per le quali linee il concorso è facoltativo e non obbligatorio, una volta che il Consiglio provinciale ha deliberato questo concorso con determinate condizioni, o il concorso non si deve accettare, o si devono accettare anche le condizioni.

Voci. Basta! basta!

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, tenga conto di queste manifestazioni della Camera.

MASCILLI. Io tenevo a fare questa dichiarazione ed intendo pure di protestare fino da ora, per quando la provincia vorrà esperire il suo diritto di non pagare il concorso. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, questo non è un fatto personale.

Chiedo all'onorevole Napodano se, dopo le dichiarazioni del ministro, mantenga o ritiri il suo emendamento.

Voci. Non c'è.

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Napodano, s'intende ritirato il suo emendamento.

Chiedo ora all'onorevole Branca se mantenga o ritiri il suo emendamento.

BRANCA. Io prendo atto delle dichiarazioni del ministro; dichiaro però che l'onorevole Imperatrice non aveva fatto obiezione al mio emendamento, e che l'onorevole ministro ha interpretato in un modo forse un po' troppo largo le dichiarazioni di lui. Quindi, nel mentre che io prendo atto, ripeto, delle dichiarazioni del ministro, lo prego di determinare una volta gli studi per questi lavori.

PRESIDENTE. E ritira il suo emendamento?

BRANCA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Ora domando all'onorevole Fazio Enrico se mantenga o ritiri il suo emendamento.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Non essendo presente, le sue proposte s'intenderanno ritirate.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

IMPERATRICE. Chiedo di parlare per un fatto personale; per confermare la dichiarazione dell'onorevole Branca.

PRESIDENTE. Ma scusi; non si può più nominare un deputato senza dar luogo a parlare per un fatto personale.

Chiedo all'onorevole Mascilli se mantenga o ritiri il suo emendamento.

MASCILLI. Siccome io doveva domandare il passaggio della linea dalla 3ª alla 1ª categoria e per la ragione che si era votato l'articolo 1 quando fu presentata la proposta ho dovuto domandare il passaggio alla seconda, così ritiro la mia proposta riservandomi di riprodurla a miglior tempo.

PRESIDENTE. Sta bene! Lo vedranno i posteri. (*ilarità*)

Domando all'onorevole Luchini se mantenga o ritiri il suo ordine del giorno.

LUCHINI ODOARDO. L'onorevole ministro ha dichiarato che accettava le raccomandazioni da me fatte, e che le credeva della maggiore importanza. Disse che appunto per ciò non occorreva uno speciale ordine del giorno. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, delle quali i miei colleghi ed io prendiamo atto, sarebbe scortesia insistere nell'ordine del giorno, ed a nome anche de' miei colleghi lo ritiro, ringraziando l'onorevole ministro.

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

SERAFINI. Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che egli cioè farà di tutto perchè siano, per quanto dipende da lui, tolte le difficoltà economiche, ritiro la proposta fatta da me e dall'onorevole Di Carpegna.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imperatrice per un fatto personale.

IMPERATRICE. L'onorevole Branca ha date spiegazioni. Non le contrasto; ma intendo conformarmi alle riserve dell'onorevole ministro, che erano precisamente nella mia intenzione.

PRESIDENTE. Essendo stati ritirati tutti gli emendamenti, metto ai voti l'articolo 6 che rileggo:

« Per gli effetti di cui ai precedenti articoli 2 e 3 sono approvate le unite tabelle A e B pel riparto presuntivo, fra le varie linee, dell'ammontare dei lavori. » (*Vedi le tabelle approvate in fine di questo resoconto*)

(È approvato.)

« Art. 7. Coi mezzi, di cui al successivo articolo 8, il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello della guerra, è autorizzato a provvedere in un periodo di tempo più breve di quello stabilito dalle tabelle A e B, annesse alla presente legge, alla costruzione delle ferrovie ivi contemplate, le quali

hanno maggiore importanza nei riguardi della difesa nazionale. »

BRUNETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Abbia pazienza, onorevole Brunetti, ci sono dieci iscritti su questo articolo. (*Rumori*)

BRUNETTI. Ma io ho proposto una aggiunta all'articolo 6.

PRESIDENTE. Ha ragione. L'onorevole Brunetti propone un'aggiunta all'articolo 6, del tenore seguente:

« Le anticipazioni, che dovrebbero essere restituite agli enti interessati, a termini dell'articolo 15 della legge del 29 luglio 1879, saranno invece rimborsate agli enti stessi, secondo gli stanziamenti annuali indicati nelle tabelle A e B, annesse al presente disegno di legge. »

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Quest'aggiunta si riferisce all'articolo 8.

NERVO. Si riferisce all'articolo 7 che è divenuto 8.

PRESIDENTE. E così a me pareva; vede l'onorevole Brunetti che io non mi era sbagliato.

Ritorniamo adunque all'articolo 7, quello del disegno della Commissione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mellerio.

MELLERIO. Non farò che una breve dichiarazione, e non abuserò della vostra pazienza, onorevoli colleghi. Nelle poche parole da me pronunziate, durante la discussione generale di questa legge, io cercai di esporre tutto quello che era mio intendimento di dire intorno a questo articolo, e conchiusi con una calda preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

A questa mia istanza, modesta nella forma quanto nella espressione del desiderio e che venne vigorosamente sostenuta prima dall'onorevole mio amico Favale, e poi dall'onorevole mio amico Oliva, avendo poco fa l'egregio signor ministro dei lavori pubblici data quella risposta che egli con la ben nota sua cortesia aveva promesso di dare ai singoli interroganti, altro non mi rimane che ringraziare l'onorevole ministro delle buone disposizioni da lui manifestate a conforto di quelle buone popolazioni, che per le prolungate incertezze vivono continuamente nell'inquietudine, e si davano in preda allo scoraggiamento. Prenderò dunque atto della dichiarazione fatta dal signor ministro, cioè che... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma facciano silenzio; onorevole Capo, la prego di far silenzio.

MELLERIO.... per accelerare i termini della ferrovia Gozzano-Domodossola di accesso al Sempione, si sarebbe valso delle facoltà concessegli dall'articolo settimo.

PRESIDENTE. Ora c'è un emendamento proposto dall'onorevole Di Lenna che è del tenore seguente: Alle parole è *autorizzato a provvedere* sostituire la parola *provvederà*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lenna.

DI LENNA. Veramente, dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro ripetutamente, sia al termine della discussione generale, sia recentemente, io dubito assai che egli voglia far buon viso al mio emendamento. Tuttavia dacchè l'ho presentato, è mio debito sostenerlo, e non dirò che brevissime parole.

In questo articolo, la parola « è autorizzato », a me pareva troppo vaga, troppo indeterminata; e trattandosi di un argomento importante quale è, a mio modo di vedere, la costruzione delle ferrovie che interessano la difesa del paese, io credetti necessario di assicurare maggiormente questo acceleramento delle linee, proponendo di cambiare le parole « è autorizzato a provvedere, » con la parola « *provvederà,* » la quale garantirebbe, in modo più positivo, l'eseguimento di codesta condizione. Soggiungerò che alla proposta di questo emendamento trovo argomento anche dalle ultime parole pronunziate testè dall'onorevole ministro dei lavori pubblici a proposito della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, linea che è stata dichiarata militarmente importante, e che egli vorrebbe veder costruita a scartamento ridotto.

A dire il vero le ferrovie a scartamento ridotto mi spaventano. Malgrado la fiducia che ha l'onorevole ministro in codeste ferrovie, e malgrado egli abbia detto che con una rete di 500 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto, e con 2000 veicoli si può far qualche cosa, io confesso che non partecipo a questa sua opinione. Anzitutto, prima che 500 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto possano avere 2000 veicoli ci vorrà del tempo e di molto. Facciamo la proporzione; 500 chilometri con 2000 veicoli portano 4 veicoli per chilometro. Ebbene, in tutte le ferrovie che attualmente esistono nel nostro paese non arriviamo alla cifra di 4 veicoli per chilometro; eppure abbiamo un traffico di qualche importanza. Or dunque, prima che 500 chilometri di ferrovia a scartamento ridotto abbiano 4 veicoli per chilometro ci vorrà, ripeto, parecchio tempo.

Un generale che frequentemente si cita, ma che bisogna pur citare, il Moltke... (*Conversazioni e rumori*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, altrimenti rimanderò a domani il seguito della discussione.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Allora facciamo silenzio; e andiamo avanti. Se mi aiutassero un po' più si finirebbe.

DI LENNA. Io parlo nell'interesse generale.

Voci. A domani!

Altre voci. No! no! Parli!

DI LENNA. Quest'uomo che meritatamente si cita, a proposito di ferrovie, ebbe a dire non molto tempo fa nella Camera dei signori di Prussia: « Se noi non abbiamo bisogno di utilizzare l'intera rete, abbiamo bensì bisogno del materiale da trasporto di tutta la rete. » E la Prussia, si noti, è dotata di un materiale da trasporto, ragguagliatamente più che doppio del nostro.

Queste considerazioni dovrebbero avere un certo valore per noi che siamo assai scarsamente forniti di materiale da trasporto. E dovremmo quindi curare di aumentare questo materiale, perchè altrimenti, in caso di mobilitazione dell'esercito, noi ci troveremmo senza materiale sufficiente per eseguire gli occorrenti trasporti.

Ripeterò quello che ho detto davanti alla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, che cioè se occorresse mobilitare l'esercito, noi dovremmo sospendere completamente il servizio merci e viaggiatori su tutte le ferrovie del regno, anche su quelle non interessate nei trasporti militari.

Quali danni ne verrebbero al paese da questo stato di cose, non v'è nessuno che lo possa ignorare. E se però insisto per aumentare la nostra rete e con essa la quantità del materiale da trasporto, lo faccio nell'interesse del paese.

Se noi aggiungiamo alla rete esistente altre reti a scartamento ridotto, noi non avremo fatto nulla di buono, non avremo punto giovato ai trasporti militari, ma anzi li avremo intralciati e danneggiati.

Il passare da una linea a scartamento ordinario ad una a scartamento ridotto, costituisce una grave difficoltà per la necessità dei trasbordi, per la questione del materiale da trasporto, e per le minime produttività, cose tutte che si traducono in ritardo notevole nei trasporti.

Meglio di una ferrovia a scartamento ridotto varrebbe una strada ordinaria, perchè almeno quella si potrebbe utilizzare senza le difficoltà per i mezzi di trasporto che occorrono sulle ferrovie. Una ferrovia a scartamento ordinario che si colleghi ad una ferrovia a scartamento ridotto, si può paragonare ad un canale, in principio della portata di 20 metri, e che poi passi alla portata di 10 metri.

È certo che il tratto colla portata di 20 metri non potrà essere utilizzato per la limitazione di portata nel tratto successivo.

LEGISL. XIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 24 GIUGNO 1882

A parte la questione del materiale da trasporto è così anche del valico dei Giovi; esso ha due tratti di linea, uno che precede... (*Interruzioni e conversazioni continue e rumorose*) e l'altro che lo sussegue, tutti due di produttività maggiore del valico. A parte la questione dei trasbordi che qui non occorrono, per rispetto alla produttività si potrebbe paragonare ad una linea a scartamento ridotto, inserita fra due tratti di ferrovia a scartamento ordinario. (*Vivissimi segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Ma prego di fare silenzio.

DI LENNA. Io ho svolte ora alcune considerazioni, e siccome sono iscritto in altro articolo, continuerò allora. (*I rumori coprono totalmente la voce dell'oratore*)

PRESIDENTE. L'onorevole Di Lenna proseguirà domani il suo discorso.

Voci. No! no! Ha dichiarato che ha finito.

Altre voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Poichè non vogliono ascoltare la mia preghiera di fare silenzio, la discussione continuerà domani; qui non ci sono più nè oratori, nè altro; sono io solo che faccio fatica. (*Ha ragione!*)

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Del resto ci sono ancora altri venti oratori iscritti. (*Oh!*)

Domani alle ore 2 pomeridiane seduta pubblica; seguito della discussione di questo disegno di legge.

La seduta è levata alle 7 20.

Ordine del giorno per la tornata di domenica:

(*Alle ore 2 pomeridiane.*)

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

2° Spesa pel compimento del fabbricato del Ministero della guerra;

3° Provvedimenti per Assab;

4° Costruzione ed esercizio di una ferrovia diretta fra Roma e Napoli;

5° Incompatibilità amministrative;

6° Spesa straordinaria per l'attuazione del nuovo ordinamento dell'esercito;

7° Sullo stato degli impiegati civili;

8° Riforma della legge comunale e provinciale;

9° Riforma della legge fondamentale della leva marittima;

10. Disposizioni relative all'emigrazione;

11. Disposizioni a tutela dei lavoratori nella costruzione di edifizii, nelle miniere e officine;

12. Riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso;

13. Consorzi d'irrigazione.

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

Roma, 1882 — Tip. Eredi Botta.