

LI.

2^a TORNATA DI LUNEDÌ 12 FEBBRAIO 1883

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Il deputato Nicotera chiede sia dichiarata urgente la petizione portante il n° 2995, ed il deputato Frola quella registrata col n° 2994 — Sulla elezione contestata del 3° collegio di Firenze parlano i deputati Fusco, Ronchetti, relatore, e Crispi — Sono proclamati eletti deputati del 3° collegio di Firenze gli onorevoli Bastogi Michele, Martelli-Bolognini Ippolito e Villani Francesco. — Il presidente del Consiglio ed il presidente della Camera danno alcuni schiarimenti riguardanti l'interpellanza del deputato Romeo sopra la non avvenuta proclamazione degli eletti nel 2° collegio di Catania — Il deputato Romeo svolge la sua interpellanza — Parlano i deputati Lacava e Crispi. — Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per il 1883 — Discorsi del deputato Gandolfi, relatore, e del ministro dei lavori pubblici. — Il ministro delle finanze presenta la relazione sull'inchiesta dei tabacchi.*

La seduta comincia alle ore 2 15 pomeridiane.

Capponi, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata di sabato, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

2994. Di Caravana cavalier Vittorio, già capitano di cavalleria, dopo aver enumerati i servigi prestati nelle varie campagne dell'indipendenza italiana e le vicissitudini a cui andò incontro nella sua carriera, per cui ebbe per ben tre volte a ricorrere al Parlamento per ottenere che fossero riparati i torti a lui fatti, rivolge ora alla Camera una nuova istanza perchè, nel disegno di legge per modificazioni ed aggiunte alla legge 25 maggio 1852, venga introdotta, in via transitoria, una disposizione per la quale anche tutti quelli che hanno servito la patria e si credono lesi nei loro diritti possano richiamarsi avanti a quell'autorità che a tal uopo verrà costituita.

2995. Molti cittadini di Amalfi chiedono che con una legge si dichiari governativo il tronco ferroviario che partendo da un punto della linea Napoli-Salerno arrivi sino ad Amalfi.

Presidente. Ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Prego la Camera di voler concedere l'urgenza alla petizione n° 2995.

Veramente io avrei dovuto esporre le ragioni di questa petizione in occasione della discussione sul bilancio dei lavori pubblici, poichè trattasi dell'importante costiera d'Amalfi, la quale ha diritto di essere congiunta colla ferrovia Napoli-Salerno per mezzo di un tronco speciale; ma invece ho preferito di raccomandare questa petizione, così il ministro dei lavori pubblici avrà più tempo di esaminarla e provvedere.

(L'urgenza è accordata.)

Presidente. Ha facoltà di parlare pure sul sunto delle petizioni l'onorevole Frola.

Frola. Prego la Camera di voler dichiarare di urgenza la petizione n° 2994, con la quale il cavaliere Di Caravana chiede che nel disegno di legge

sullo stato degli impiegati sieno introdotte alcune disposizioni transitorie a lui favorevoli; e siccome è stata già nominata la Commissione che deve esaminare quel disegno di legge, così prego la Camera di voler mandare alla medesima, secondo prescrive anche il regolamento, la detta petizione.

(L'urgenza è accordata.)

Presidente. Queste petizioni seguiranno la procedura prescritta dal regolamento.

Omaggi.

Presidente. Si dà lettura del sunto degli omaggi giunti alla Camera.

Capponi, segretario, legge:

Dal sindaco di Reggio nell'Emilia. Atti di quel Consiglio comunale per l'anno 1880-81, copie 2;

Dal sindaco di Caserta. Bilancio presuntivo per l'anno 1883. Relazioni, copie 2;

Dal signor Vincenzo Calenda di Tavani, procuratore generale del Re in Torino. L'amministrazione della giustizia nella Corte di cassazione di Torino nell'anno 1882, una copia;

Dal Ministero delle finanze, direzione generale delle gabelle. Statistica del commercio speciale di importazione dal 1° gennaio al 31 settembre 1882, copie 100;

Dal Ministero del tesoro, direzione generale del debito pubblico. Relazione di quel direttore generale alla Commissione di vigilanza per l'anno 1881, copie 10;

Dal rettore della regia Università di Bologna. Annuario della regia Università di Bologna per l'anno scolastico 1882-83, una copia;

Dal signor F. Linati. Vita del conte Claudio Linati seguita da un saggio poetico del medesimo, da documenti e note, copie 5;

Dal signor Ballerini Giuseppe, sostituto procuratore del Re in Massa. Relazione statistica dei lavori compiuti nel distretto del tribunale civile e correzionale in Massa, nel 1882, una copia.

Congedo.

Presidente. L'onorevole Chinaglia chiede un congedo di dieci giorni per ufficio pubblico.

(È concesso.)

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Elezione contestata del 3° collegio di Firenze. Si dà lettura delle conclusioni della Giunta.

Capponi, segretario, legge:

“ La Giunta delibera all'unanimità di doversi proporre, come propone alla Camera, la proclamazione a deputati del 3° collegio di Firenze degli onorevoli Bastogi, Martelli-Bolognini e Villani.

“ Ronchetti, relatore. ”

Fusco. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Fusco. Ho domandato di parlare non per oppormi alle conclusioni della Giunta, che mi paiono sostanzialmente corrette, ma solamente per fare una domanda alla Giunta e per avere da essa un chiarimento.

Evidentemente, o signori, noi ci troviamo di fronte ad un caso contemplato dalla nuova legge elettorale come un reato punibile, perchè si tratta che l'assemblea dei presidenti si è rifiutata di compiere uno dei doveri, che le vengono imposti tassativamente dalla legge: l'esempio è pericoloso, e perciò desidererei che non si lasciasse impunito.

Desidererei adunque di sapere se la Giunta delle elezioni abbia provveduto perchè gli atti di questa elezione sieno deferiti al potere giudiziario, affinchè, se vi è materia di reato punibile, si proceda a rigor di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ronchetti, relatore.

Ronchetti, relatore. La Giunta condivide i sentimenti che sono stati espressi dall'onorevole preopinante, e certo desidera anch'essa che l'autorità giudiziaria, incaricata di tutelare i diritti di tutti i cittadini, ed in particolare di quelli che si riferiscono all'esercizio dei diritti politici, abbia a compiere intero il suo dovere. Però l'onorevole preopinante sa benissimo che si tratta in questo caso di uno di quei reati che sono di azione pubblica, e la cui repressione è perciò devoluta all'iniziativa dello stesso rappresentante il Pubblico Ministero. Il fatto materiale della mancata proclamazione degli eletti per sè non è reato, ma diventa tale se ed in quanto vi concorrano gli altri elementi, per cui ogni fatto materiale diventa criminoso.

Perciò la Giunta fu di parere di lasciare all'rappresentante del Pubblico Ministero di iniziare o non iniziare quella procedura giudiziaria, che è

designata da una particolare sanzione della legge elettorale politica.

Del resto posso assicurare l'onorevole preopinante, che in una relazione complessiva intorno al lavoro compiuto dalla Giunta delle elezioni in questo primo periodo della XV Legislatura, verranno rilevate tutte quelle circostanze, che serviranno all'autorità giudiziaria di guida e criterio per compiere il suo dovere, nei casi analoghi a quello ora sottoposto al giudizio della Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fusco.

Fusco. In gran parte concordo con quello che ha detto l'onorevole preopinante; ma non vi è dubbio, che coloro che sono investiti di pubblici poteri, se anche non sono incaricati specialmente dell'iniziativa, di cui egli ha parlato, hanno il dovere di deferire all'autorità giudiziaria quei fatti che ad essi sembrano punibili: e questo appunto parmi debba fare la Camera allorchè, esaminando la validità delle elezioni dei suoi membri, riscontra nelle operazioni elettorali elementi tali di fatto, che possano costituire un reato punibile a norma di legge.

Ma, prescindendo da questo lato speciale della questione, io guardo la cosa da un punto più alto, in rapporto, cioè, all'aspetto politico della questione stessa ed alla retta applicazione della legge elettorale.

Noi, signori, fummo per un momento sgomentati, dal vedere tanti casi di penalità preveduti nella nuova legge elettorale; ma, che io sappia, procedimenti non ve ne sono stati molti, e purtroppo, di inosservanze di quella legge se ne sono dovute deplorare parecchie. A me dunque parrebbe che sia ottima opportunità quella che ci si presenta, per affermare, che la Camera non aspetta di sapere se il potere giudiziario abbia compiuto o no il suo dovere, ma essa compie il suo, di deferire e denunciare questi fatti all'autorità competente, affinché il paese sappia che non siamo disposti a tollerare queste infrazioni delle guarentigie stabilite dalla nuova legge elettorale. Invece oggi che ci si presenta la opportunità di mostrare, che noi siamo animati da desiderio vivissimo di veder rispettata la nuova legge, noi ci limitiamo ad aspettare che la Giunta per le elezioni faccia la sua relazione collettiva sui casi precipui di giurisprudenza che si sono presentati al suo esame. Io mi permetterei di insistere perchè gli atti, per espressa deliberazione della Camera, sieno rinviati al potere giudiziario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Ronchetti, relatore. Se ordinariamente, per i reati di azione pubblica, ogni cittadino ha il diritto di promuovere l'azione, che viene poi esplicita dalla autorità giudiziaria, nel caso attuale la legge elettorale ha invitato espressamente ogni cittadino ad esercitare il diritto di promuovere l'azione giudiziaria, quando si verifichi qualcuno di quei reati che chiameremo reati elettorali; imperocchè così sta scritto nell'articolo 97 della legge elettorale politica: " Qualunque elettore può promuovere l'azione penale, costituendosi parte civile, ecc. " Il che dimostra la cura maggiore nel legislatore per la punizione di questi reati d'indole elettorale; mentre ci infonde maggiore sicurezza e tranquillità che i colpevoli non sfuggano alla pena meritata là dove veramente colpevoli ci furono.

Posso dire all'onorevole preopinante che nel caso presente la Giunta non ha creduto di poter prendere essa l'iniziativa di una denuncia all'autorità giudiziaria, perchè le mancavano gli elementi per poter ritenere che effettivamente la proclamazione degli eletti nel 3° collegio di Firenze fosse avvenuta con dolo. C'erano i fatti materiali, ma mancava alla Giunta la prova del dolo, che avrebbe dato a quei fatti il carattere di reato.

Se fossero state designate semplicemente con una protesta delle circostanze tali da far nascere nei componenti della Giunta la convinzione che per avventura nell'elezione del 3° collegio di Firenze si era verificato un reato, può star sicuro l'onorevole preopinante che, come in altri casi, anche in questo avrebbe proposto di trasmettere gli atti all'autorità giudiziaria. Si rimette quindi la Giunta per questo alla vigilanza indubbia del Pubblico Ministero presso il tribunale dal quale dipende il collegio di cui ora si tratta. Del resto ripeto all'onorevole preopinante l'assicurazione, che tutto quello di più notevole che può essere stato rilevato in ciascheduna delle diverse elezioni sottoposte al nostro giudizio, sarà notato in particolar modo nella relazione finale, che verrà da noi presentata.

Presidente. Fa proposta onorevole Fusco?

Fusco. Se altri non fa proposta speciale, mi limito a raccomandare la faccenda al ministro guardasigilli.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi.

Crispi. Sottopongo al giudizio della Camera la seguente proposta:

" La Camera, accogliendo la proposta della Giunta, per la proclamazione degli onorevoli Bastogi, Martelli-Bolognini e Villani, a deputati del 3° col-

legio di Firenze, ordina che gli atti siano rimessi all'autorità giudiziaria per gli opportuni provvedimenti. »

La Giunta non prese a questo proposito alcuna deliberazione, appunto perchè dai processi verbali non si rilevava che dolo ci fosse stato negli atti delle elezioni del collegio di Pistoia.

La proposta ch'io ora fo alla Camera non turba per nulla l'andamento della giustizia; giacchè l'invio degli atti all'autorità giudiziaria non significa già che assolutamente si debba punire un reato, ma sibbene che si debba istruire sui fatti indicati. Quando sarà compiuta l'istruzione, e si riscontreranno in fatto tutti gli elementi che costituiscono il reato, il procedimento seguirà il suo corso. Onde è che la proposta da me fatta alla Camera parmi corretta ed accettabile. E se non altro essa costituisce un utile precedente contro un sistema che comincia ora a prevalere in alcuni collegi elettorali, di non voler adempire, cioè alle prescrizioni imposte dalla legge.

Presidente. Prego la Giunta di volere esprimere il suo avviso intorno a questa proposta dell'onorevole Crispi. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Ronchetti, relatore. Poichè si insiste in una proposta speciale di rinvio degli atti all'autorità giudiziaria, la Giunta non si oppone a che sia accolta. E non fa opposizione, perchè contro la procedura che con essa s'invoca, la Giunta non s'era mai pronunciata: solo non aveva creduto di prendere essa l'iniziativa di promuovere un'azione giudiziaria. Ora pur mantenendo le sue conclusioni, la Giunta lascia libera la Camera di pronunziarsi come stimerà meglio.

Presidente. Dunque mi pare che si possa venire ai voti. La proposta della Giunta è questa: che piaccia alla Camera di convalidare l'elezione del terzo collegio di Firenze, nelle persone degli onorevoli Bastogi Michele, Martelli-Bolognini Ippolito e Villani Francesco. A questa proposta della Giunta l'onorevole Crispi aggiungo questo emendamento: « ed ordina che gli atti sieno trasmessi all'autorità giudiziaria per gli opportuni provvedimenti. » Pongo a partito la proposta.

Una voce. Per divisione.

Presidente. Per divisione, sta bene. Pongo a partito la prima parte della proposta che ho letta, cioè la proclamazione a deputati del 3° collegio di Firenze degli onorevoli Bastogi, Martelli-Bolognini e Villani.

(La Camera approva.)

Pongo ora a partito la seconda parte della pro-

posta fatta dall'onorevole Crispi, cioè: « la Camera ordina che gli atti sieno trasmessi all'autorità giudiziaria per gli opportuni provvedimenti. »

(È approvata.)

Pongo a partito il complesso delle due parti.

(È approvato.)

In conseguenza, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della presente convalidazione, proclamo eletti a deputati del 3° collegio di Firenze gli onorevoli Bastogi Michele, Martelli-Bolognini Ippolito e Villani Francesco.

Svolgimento della interpellanza del deputato Romeo al ministro dell'interno.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento della interpellanza del deputato Romeo al ministro dell'interno.

Ne do lettura.

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, sull'a non avvenuta proclamazione del deputato nel secondo collegio di Catania, dopo la votazione del 7 gennaio.

« Romeo. »

L'onorevole ministro dell'interno, presidente del Consiglio, ha facoltà di parlare.

Depretis, ministro dell'interno. Io vorrei dare all'onorevole Romeo e alla Camera alcune spiegazioni, che forse indurranno l'onorevole Romeo a prescindere dalla sua interpellanza; vorrei fare l'esposizione sommaria di alcuni fatti, i principali avvenuti nell'elezione ultima del secondo collegio di Catania.

Il secondo collegio di Catania, convocato il 7 gennaio per la elezione di un deputato, fu campo di un movimento elettorale straordinariamente vivace, e si divise, posso dire topograficamente, in due parti, ciascuna delle quali era ugualmente infervorata per il proprio candidato. Compiute le operazioni elettorali il giorno 9 si adunarono in Acireale, capoluogo del collegio, i presidenti delle 38 sezioni, recando i verbali delle sezioni, ma in seguito ad una discussione avvenuta nella sala dell'ufficio principale, alcuni dei presidenti si ritirarono coi verbali delle sezioni rispettive e non si poterono compiere le operazioni che la legge, all'articolo 73, prescrive siano fatte nella sezione principale, presenti almeno due terzi dei presidenti

delle sezioni del collegio, e non si potè adempiere l'altra disposizione della legge, in forza della quale i verbali, fatta la ricognizione dei voti e la proclamazione del deputato, debbono essere mandati entro tre giorni al ministro dell'interno: questa ultima operazione non potè essere compiuta. I verbali, ritenuti, come dissi, da alcuni dei presidenti, furono depositati, in piego suggellato e firmato dai presidenti stessi, presso il prefetto.

Il ministro, per mezzo del prefetto, come già aveva fatto nel caso dell'elezione testè convalidata di Pistoia, dove era avvenuto qualche cosa di simile, fece tutti gli sforzi affinchè i presidenti di sezione si riunissero e si facesse la ricognizione dei voti e la proclamazione a termini di legge.

Certo non poteva sperare che la legge fosse interamente adempiuta, perchè i tre giorni erano oramai passati, ma, comunque, fece tutti gli sforzi.

Da ultimo io ingiunsi al prefetto di consegnare i verbali che egli teneva in sue mani suggellati, ai presidenti degli uffici delle sezioni elettorali, dai quali li aveva avuti, invitandoli a recarsi all'ufficio principale e, come prescrive la legge, ritenendo che l'ufficio sarebbe in numero legale per deliberare, ed avvertendoli nello stesso tempo delle pene comminate dalla legge nel caso che si rendesse vana, che si impedisse per loro colpa la proclamazione del deputato. I presidenti di tredici sezioni mandarono invece i loro verbali alla Camera, ed il nostro egregio presidente sentì la Giunta delle elezioni, la quale emise il seguente parere: " che i presidenti, i quali si trovano in permanenza (e qui si tratta di un dispaccio mandato alla Presidenza della Camera poi rettificato) ad Acireale, se il numero equivale ai due terzi, facciano lo spoglio dei verbali esistenti, e li mandino, col processo verbale della riunione, al ministro dell'interno. Se non si trovano in numero di due terzi, redigano verbale, e spediscono egualmente questo ed i verbali delle sezioni al presidente del Consiglio.

" È di parere inoltre che i verbali già mandati alla Presidenza della Camera dalle sezioni di Giarre, Riposto e Linguaglossa siano trasmessi al ministro dell'interno, il quale, dopo ricevuti tutti gli altri, li rimanderà alla Camera. "

Il ministro inviò questo parere della Giunta delle elezioni al prefetto della provincia di Catania, perchè lo comunicasse all'ufficio principale del secondo collegio, esprimendo la sua fiducia che l'ufficio principale del secondo collegio vi si sarebbe uniformato. Ma anche questa volta il ministro dell'interno non è riuscito. Le varie fasi di queste pratiche che ho sommariamente riassunte si

trovano in una corrispondenza fatta per telegrafo ed abbastanza voluminosa; ma il punto principale consiste in ciò che la prima sezione del secondo collegio di Catania credette che, a termini di legge, le spettasse il diritto, come certo le spetta, di avere i verbali, di fare lo spoglio dei voti e le sue deduzioni e di proclamare il risultato dell'elezione.

Ma vi sono pure le altre disposizioni della legge, le quali prefiniscono un termine per le operazioni elettorali; e c'è la ragione della legge, che non permette che un collegio resti indefinitamente senza la sua legittima rappresentanza.

In questo stato di cose, io ho creduto mio debito di telegrafare al prefetto di Catania, di chiedere ufficialmente ai diciotto comuni che compongono il secondo collegio, copia autentica dei verbali dell'elezione ultimamente avvenuta. E so che il prefetto ha adempito alle prescrizioni del Ministero.

Io credo che questi verbali mi perverranno per copia autentica. I comuni non hanno certamente diritto di fare la menoma opposizione; ed il Ministero ha nella legge comunale e provinciale, il modo di far eseguire i propri ordini. Come prima i verbali mi saranno pervenuti, è mio intendimento, e, credo, sia mio dovere, di rimmetterli alla Camera perchè li comunichi alla Giunta delle elezioni, pur manifestando l'opinione, che l'ufficio principale sia posto in grado, colla comunicazione dei verbali che non può aver veduto, di fare le sue osservazioni e di esprimere il suo giudizio sui verbali dell'intero collegio. Ciò posto io credo che una discussione a questo proposito sarebbe ora prematura.

E però prego l'onorevole Romeo di aspettare che i verbali giungano al ministro dell'interno e che dal ministro dell'interno sieno comunicati alla Giunta. Allora sarà il caso, se l'onorevole Romeo lo crederà opportuno, di fare quelle deduzioni e quelle proposte che gli parranno convenienti intorno agli atti dell'ufficio elettorale principale d'Acireale che non furono compiuti.

Con l'ultima disposizione da me data, io credo di aver adottato uno spediente, il quale, se non può impedire che simili casi si ripetano, cosa del resto alla quale provvedono sanzioni penali abbastanza severe, mi permetterà di far sì che un collegio non rimanga senza la sua legittima rappresentanza. E pertanto io spero che l'onorevole Romeo e la Camera vorranno aderire alla mia istanza e l'approveranno.

Presidente. Prima di dar facoltà di parlare all'onorevole Romeo, credo sia mio obbligo completare gli schiarimenti dati dall'onorevole presi-

dente del Consiglio, per la parte che in questo fatto ha avuto il presidente della Camera.

Il presidente del Consiglio non ha potuto tener conto di alcuni fatti che non erano a lui noti.

Al presidente della Camera pervenne un piego di 13 verbali di 13 sezioni del secondo collegio di Catania. In questo piego era pure un reclamo contro le operazioni elettorali di quel collegio. Il presidente della Camera comunicò il reclamo alla Giunta e tenne presso di sé i 13 verbali.

La Giunta intorno a quel reclamo espresse il parere che il presidente del Consiglio ha ora fatto conoscere alla Camera, ma non dette giudizio intorno ai verbali che la Giunta stessa non aveva avuto in comunicazione. Il presidente della Camera, poi, rimise, secondo il parere della Giunta, quei verbali al presidente del Consiglio.

Detto questo, do facoltà di parlare all'onorevole Romeo.

Crispi. E la seconda deliberazione?

Depretis, presidente del Consiglio. La seconda confermava la prima.

Presidente. Poichè l'onorevole Crispi domanda che si faccia nota una seconda deliberazione, aggiungo che il primo parere della Giunta delle elezioni fu dal presidente della Camera comunicato al presidente della sezione principale in Acireale, affinché vi si potesse uniformare. Egli non volle uniformarsi ed insistè affinché il presidente della Camera a lui rimettesse i verbali che gli erano stati trasmessi direttamente. Il presidente rispose che questi verbali erano stati depositati al Ministero dell'interno, secondo il parere della Giunta delle elezioni.

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Mi sia consentito soltanto di aggiungere che il primo ufficio del collegio di Catania, come non ha aderito al parere comunicatogli dal presidente della Camera emesso dalla Giunta delle elezioni, così non ha in appresso aderito nemmeno alla opinione del ministro dell'interno, di uniformarsi a quel parere. E dirò ancora, che nel frattempo (io ho esposto i fatti in modo sommario, chè se dovessi narrarli minutamente, dovrei far la storia dei molti telegrammi scambiati) nel frattempo un'altra sezione del collegio, quella di Calatabiano, credette, a scarico della sua responsabilità, di mandare i verbali al presidente del Consiglio e ministro dell'interno.

Romeo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romeo.

Romeo. Onorevoli colleghi, niente poteva essere più lontano dalle mie intenzioni che il trovarmi a svolgere una interpellanza, diretta non solo all'onorevole presidente del Consiglio, ma anche all'onorevole presidente della Camera (poichè anch'egli ha interloquito) ed ora, dubito, anche al presidente della Giunta delle elezioni.

Ora voi vedete come di fronte a tre potenze di questa forza, io, semplice fantaccino, non potrei attaccare battaglia in campo aperto; e quindi per salvarmi scelgo la fuga.

Ringrazio prima di tutto il presidente della Camera, perchè con le sue dichiarazioni ha reso assai più facile l'adempimento del mio dovere.

Onorevoli colleghi, io mi trovo in una posizione un po' delicata; ho l'onore di rappresentare, o meglio, di essere stato mandato alla Camera dal 2º collegio di Catania; non ho preso parte a quella lotta vivissima di cui vi ha parlato l'onorevole presidente del Consiglio, nè intendo prender parte diretta nel risolvere la presente questione. Io parlo nell'interesse generale ed in quello di tutto il collegio.

Se le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio m'avessero contentato, avrei considerato questa una gran fortuna per me.

Depretis, presidente del Consiglio. Ma non l'ho contentato forse?

Romeo. ... ma siccome io sono convinto che facendo tutto quello che egli ha detto, le cose rimarranno allo stesso stato in cui ora sono.

Depretis, presidente del Consiglio. Ma perchè rimarranno allo stesso stato?

Romeo. Mi perdoni l'onorevole presidente del Consiglio; dimostrerò perchè le cose rimarranno allo stesso stato.

Ma siccome le cose, dico, resteranno allo stesso stato, io sono nella durissima necessità di proporre una risoluzione alla Camera; ed è per questo che io ho presentato una domanda d'interpellanza, diversamente mi sarei ristretto ad una semplice interrogazione.

Ed in vero, non si potrebbe certamente terminare la questione nel modo proposto dall'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Ne ho il diritto. Che risoluzione?

Romeo. Poichè io non credo che la Camera voglia ammettere quel precedente, e che si voglia riconoscere che in un collegio si possa fare la proclamazione di un deputato sopra copie di verbali. Lo dico francamente: se noi ammettiamo questo pre-

cedente, distruggeremo gran parte della legge elettorale.

Ed ora sono nella durissima necessità di fare una breve narrazione dei fatti, e aggiungere qualche cosa a quello che ha detto l'onorevole presidente del Consiglio.

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto: che il giorno 10 gennaio andarono alla prima sezione del secondo collegio di Catania, 38 presidenti, che erano tutti i presidenti delle sezioni di quel collegio. Onorevole presidente del Consiglio, mi perdoni, ma non sta nel fatto la sua affermazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Si farà un'inchiesta. Lo si potrà verificare.

Romeo. Non vi erano in quel giorno tutti e 38 i presidenti, poichè se vi fossero stati, a quest'ora la questione sarebbe finita. I fatti sono questi. A me risulta...

Depretis, presidente del Consiglio. Lo dice lei!

Romeo. Onorevole presidente del Consiglio, mi permetta, che come quei fatti ha avuto il diritto di narrarli lei, così ho anch'io questo diritto.

Avvenuta l'elezione il 7 gennaio, il giorno 8 parecchi dei presidenti delle varie sezioni, anzi, aggiungo, la maggioranza dei presidenti andarono al capoluogo del collegio. Stettero là la giornata dell'8, la giornata del 9 e la mezza giornata del 10; ma taluni presidenti delle altre sezioni non giungevano. Allora questi signori che erano stati circa tre giorni, lasciarono i loro verbali all'ufficio della sezione principale, ed andarono via pronti a ritornare alla sezione quando dal presidente dell'ufficio principale fossero stati chiamati.

(L'onorevole presidente del Consiglio pronuncia alcune parole a bassa voce.)

Romeo. Onorevole presidente del Consiglio, io non intendo le interruzioni che ella mi fa, e quindi non posso darvi risposta: le faccia più forte ed allora risponderò.

Presidente. Non si deve interrompere nè piano, nè forte. Onorevole Romeo, non dia retta alle interruzioni.

Romeo. Onorevole signor presidente, mi permetta, questo fatto delle interruzioni qualche volta produce quest'effetto, che quando uno va a leggere i resoconti, si trova davanti un'interruzione, della quale può spiacergli non aver potuto tener conto sul momento. Egli è per questo che domanderei che le interruzioni si facessero a voce più alta.

Presidente. Ed io domando che non si facciano nè ad alta, nè a bassa voce, perchè il regolamento non le permette. L'effetto ne è sempre cattivo. *(ilarità)*

Romeo. Dunque il 10, dopo che se n'erano andati via i presidenti che si erano dapprima riuniti, giunsero quelli che io chiamerei presidenti dissidenti.

Ma allora che cosa accadde? Accadde che questi presidenti si trovarono in meno dei due terzi. Invece dei 38, ce ne saranno stati 15 o 20, e quindi non si potè fare la proclamazione.

Quindi si disse loro: volete lasciare i verbali come hanno fatto gli altri? Lasciateli; altrimenti, se non volete lasciarli, portateli via, tornerete e fisseremo un'altra seduta per fare la proclamazione del deputato. Il fatto si è, o signori, che questi presidenti andarono via; ed io non giudico il loro operato, non accuso e non difendo nessuno; espongo solamente i fatti nel modo che mi sono stati riferiti.

I presidenti dissidenti andarono via, portarono i verbali al prefetto della provincia di Catania e glieli consegnarono in plico suggellato. Qui, signori, è avvenuta una corrispondenza telegrafica da non finir mai, ed io credo che gli aumenti di cui si parla delle entrate dello Stato in questo mese siano rappresentati in parte dai telegrammi stati spediti in questa occasione. *(Si ride)* Ora, o signori, poichè bisogna qui esporre le cose come sono, vediamo come il Governo e come il prefetto di Catania hanno inteso che si dovesse risolvere questa questione.

Lo farò risultare da documenti autentici.

Il prefetto di Catania...

(Interruzione a bassa voce dell'onorevole Crispi.)

Non mi interrompa, onorevole Crispi.

Crispi. Io non parlo con lei.

Presidente. Ma li prego, onorevoli colleghi!...

Crispi. Ma non posso dire una parola con un collega!...

Presidente. Sotto voce, onorevole Crispi. *(ilarità)* Li prego poi tutti, onorevoli colleghi, di far silenzio.

Continui, onorevole Romeo.

Romeo. Il 20 gennaio il prefetto così telegrafava all'ufficio della 1ª sezione. Prego la Camera di notare e pesare le parole di questo telegramma:

“ I presidenti delle sezioni Bronte, Maletto, Linguaglossa, Giarre e Riposto, per le istruzioni da me ricevute da Sua Eccellenza il ministro hanno ritirato i processi verbali delle rispettive sezioni presso me depositati, che recheranno essi stessi a codesto ufficio.

“ Piaciale ora convocare al più presto tutti i presidenti onde l'assemblea in numero legale possa compiere le operazioni domandate per legge, e por termine alla troppo lunga vertenza „

L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che il presidente della sezione dell'ufficio principale non volle ottemperare a quello che gli è stato ingiunto....

Depretis, presidente del Consiglio. Niente affatto. Non ho detto questo.

Romeo. Avrò male inteso. Il fatto è però che il presidente di quella sezione, nella certezza che i verbali fossero stati mandati per istruzioni date da Sua Eccellenza il ministro dell'interno e perchè i presidenti delle sezioni avevano promesso al prefetto di Catania che li avrebbero portati alla sezione del capoluogo, riunì nuovamente l'assemblea dei presidenti. Ma nè le istruzioni del ministro, nè le promesse fatte al prefetto, ebbero alcun effetto, e così quei 25 o 27 presidenti che parecchie volte erano andati all'ufficio del capoluogo, andarono e tornarono un'altra volta inutilmente.

E prima di questo telegramma ce n'è un altro che leggerò anche alla Camera, poichè giova che questi documenti restino negli atti parlamentari, dal momento che io sono stato costretto a tenerne parola: " Ho fatto (telegrafa il prefetto), per mezzo dei rispettivi sindaci, caldissimo appello patriottico ai presidenti delle sezioni Bronte, Maletto, in Linguaglossa e Riposto di recarsi al più presto costà, perchè riunendosi l'assemblea dei presidenti numero legale, possano compiersi le operazioni domandate dalla legge. Prego la S. V. fare altrettanto anche cogli altri presidenti. Intanto per istruzioni testè ricevute da S. E. il ministro dell'interno, previo avviso ai presidenti anzidetti di Bronte, Maletto, Linguaglossa, Giarre e Riposto, spedirò l'ispettore di pubblica sicurezza, signor Lucchesi, perchè nel giorno e nell'ora che V. S. avrà stabilito per la riunione dei presidenti consegnati a codesto ufficio principale il pacco suggellato e diretto al ministro contenente i verbali qui deposti, con dichiarazione però di non potersi aprire, nè proclamarsi deputato se non quando l'assemblea dei presidenti sia in numero legale. La S. V. ne stenderà verbale firmato da tutti i presidenti, e presente il segretario, e me lo spedirà insieme coi verbali depositati presso codesto ufficio e col plico, onde io possa mandare tutto al Ministero per trasmetterlo alla Commissione della Camera per deliberarne. "

Il presidente del primo ufficio, o signori, credo a buon diritto, che conoscesse quali fossero le attribuzioni che la legge dà all'assemblea dei presidenti.

Egli sapeva che nessun delegato di pubblica sicurezza, sia pure un Lucchesi, o chi si voglia, può

pigliar parte alle operazioni elettorali dell'assemblea dei presidenti...

Depretis, presidente del Consiglio. Ma che pigliar parte!

Presidente. Prego di non interrompere.

Romeo.ma se voleva assistere a tutte le operazioni, se voleva avere il diritto di pigliarsi il verbale come era redatto, se voleva che fosse aggiunta una cosa e tolta un'altra, mi pare che intendesse appunto ingerirsi nell'assemblea dei presidenti, onorevole presidente del Consiglio.

Il presidente della prima sezione rispondeva: " Pronto come sempre invitare presidenti ufficio, potrà inviare senza condizione alcuna i verbali per mezzo di un consigliere di Prefettura „veramente non c'era da andare appresso ai briganti Leone e Rinaldo per mandare l'ispettore Lucchesi, e bastava un consigliere di Prefettura.

" È superfluo il dichiarare, seguita il presidente della prima sezione, che quest'ufficio si manterrà, come si è mantenuto, ossequente alla legge. "

Vediamo, o signori, se l'ufficio si è mantenuto, e si mantiene obbediente alla legge, e dal momento che si vuole che io esprima il mio pensiero, sostengo che si è mantenuto e si mantiene ossequente alla legge; se non si dà ragione al primo ufficio, a mio avviso, mi ingannerò, ma nè proclamazioni di deputato, nè operazioni elettorali compiute non ve ne potranno essere mai. E credo che questa sia una quistione abbastanza seria.

Signori, è o non è vero che l'articolo 72 della legge, in modo assoluto dichiara, doversi portare alla sezione dell'ufficio principale i verbali? Avete mai inteso che siasi fatto diversamente? Non nelle ultime elezioni generali nè nelle antecedenti, dacchè in Italia abbiamo il Governo parlamentare.

Mai si è sentito, come ora, il fatto che qualcuno si sia rifiutato di portare i verbali delle sezioni all'ufficio principale. Io per quante ricerche abbia fatte, non ho trovato un caso simile!

Nè vale l'accennare ai casi avvenuti nella elezione che poco fa è stata discussa ed approvata dalla Camera (Pistoia 3^o); poichè la questione qui è del tutto diversa. In quella elezione *i verbali furono tutti portati all'ufficio principale*; la proclamazione soltanto non avvenne. E bisogna, onorevoli signori, fare un'altra distinzione.

Altro è che si portino o si inviino i verbali all'ufficio della prima sezione, altro è che si abbia il numero legale dei presidenti per fare la proclamazione del deputato.

Ora la legge dice, che due terzi dei presidenti sono necessari perchè sia legale la proclamazione del deputato; ma non dice, nè poteva dire, che

due terzi dei verbali bastino per la proclamazione.

Onorevoli signori! Si è detto che l'assemblea dei presidenti abbia il solo ufficio di computare i voti. Ma se voi ammettete che due terzi o più o meno, e non tutti dei verbali, bastino per rendere in qualunque modo possibile una operazione elettorale dell'assemblea dei presidenti, voi togliete a questa assemblea persino la possibilità dell'operazione aritmetica di computare i voti, non essendo nemmeno più possibile quest'operazione mancando parte dei verbali.

Quindi, ammettendo questo principio, tanto sarebbe lo stesso togliere addirittura, e la sezione principale, e la riunione dei presidenti, o parecchi articoli della legge.

E qui ho inteso l'onorevole presidente del Consiglio che ha detto che sarebbe obbligo dei 27 presidenti di mandare ora i verbali...

Depretis, presidente del Consiglio. Io non ho detto questo.

Romeo. Onorevole presidente del Consiglio, io leggo quest'obbligo nella legge; ma lo leggo per rinforzare e rendere più potenti gli argomenti miei, poichè quest'obbligo è prescritto dall'articolo 79. "L'adunanza dei presidenti a senso del precedente articolo 73..."

Depretis, presidente del Consiglio. Vada avanti!

Romeo. Vada avanti! Per ora siamo qui! (*ilarità*) Dunque l'articolo 79 suppone che già si siano compiute le prescrizioni degli articoli 72 e 73, e quindi, segue l'articolo 79, l'adunanza dei presidenti "stende il verbale delle elezioni prima di sciogliersi e lo indirizza al Ministero dell'interno entro tre giorni dalla sua data." Ma quando dunque si devono mandare i verbali, onorevole presidente del Consiglio? Quando l'assemblea dei presidenti ha già funzionato ed ha già fatto le sue operazioni. E dunque deve distruggere l'articolo 72 e l'articolo 73 se vuole ora ricorrere all'articolo 79 e chiedere l'invio a lei dei verbali.

Onorevoli signori, io non voglio più a lungo intrattenere la Camera; però, giacchè l'onorevole presidente della Camera ha additato la via a cui prima deve ricorrersi, quando si tratta di sciogliere una questione relativa ad elezioni politiche, così io seguirò ossequente questa via; ed in luogo di un parere della Giunta delle elezioni, dato sopra il reclamo di una sola parte per risolvere la questione, invoco che la Giunta medesima venga alla Camera a fare una proposta, e che la Camera, sopra tale proposta, decida.

Io dunque non potendo dichiararmi soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole presidente del

Consiglio, imperocchè esse non risolvono la questione, la quale deve avere un termine nell'interesse generale, perchè voglio e desidero che la Giunta delle elezioni giudichi non sopra un solo reclamo, ma sopra tutti i reclami che le saranno presentati e quindi possa giudicare con piena cognizione di fatto, presento alla Camera la seguente risoluzione:

"La Camera invita la Giunta a presentare una proposta per risolvere la questione che ha dato luogo alla non proclamazione del deputato pel 2° collegio di Catania, e passa all'ordine del giorno."

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

Depretis, presidente del Consiglio. Mi sia lecito osservare che qui si procede in modo affatto contrario alle nostre consuetudini; perchè io ho dato alcune spiegazioni, nella fiducia che l'onorevole Romeo si sarebbe acquietato e avrebbe abbandonata la sua interrogazione. Invece il mio tentativo, fatto *pro bono pacis*, ha rinforzato l'intenzione dell'onorevole Romeo d'insistere nella sua interrogazione, fino a presentare una mozione, che dovrà poi essere argomento di nuova discussione.

La Camera farà quello che crederà: io, in massima, non ho nulla da opporre alla mozione dell'onorevole Romeo, se la Giunta delle elezioni crederà di accettarla e di discuterla. Ma debbo premettere alcune considerazioni.

Primieramente, io non potrei mai consentire ad un sistema, il quale potrebbe condurci a questa conseguenza: che un collegio potrebbe rimanere indefinitamente privo della sua politica rappresentanza.

Il ragionamento dell'onorevole Romeo sarebbe questo: se si avverasse che alcuni presidenti di sezione non volessero portare i loro verbali, per una ragione qualunque, suppongo a torto, e che l'ufficio della sezione principale pretendesse che la proclamazione del deputato dovesse essere ritardata finchè questi verbali non fossero pervenuti in sue mani, allora, o signori, a che cosa saremmo esposti? Saremmo esposti a rimandare indefinitamente la proclamazione dei deputati, la quale, secondo me, sarebbe cosa assurda e contraria alla legge.

Io debbo fare una rettificazione ed aggiungere una circostanza, la quale spiega come sia nata questa questione. La rettificazione è questa, che i presidenti non si adunarono il giorno 9: dal rapporto del prefetto risulta che l'adunanza fu tenuta il giorno 10.

Il giorno 9 invece si sono finiti gli spogli delle

sezioni elettorali; ma avendo i presidenti delle sezioni inteso dire che gli spogli non erano ancora finiti, non si adunarono che il giorno 10, credendo di trovarsi in numero in quel giorno.

E qui noti la Camera un fatto singolare. Noi tutti, durante la lotta elettorale, siamo impazienti di conoscere come si siano ripartiti i voti nelle singole sezioni di un determinato collegio. Ora, il secondo collegio di Catania è composto di 38 sezioni, ed è avvenuto che il Ministero dell'interno, sino dalla sera del 9, sapeva il risultato della votazione compiuta in 20 sezioni; che poco dopo conobbe anche il risultato di una ventunesima sezione, e che invece nemmeno adesso il Ministero può dire come siano andati ripartiti i voti nelle 8 sezioni di Acireale e nelle 9 sezioni di Giarre e di Riposto. E le operazioni elettorali si fanno pure in pubblico, alla luce del giorno; e il telegrafo comunica il risultato della votazione di ciascuna sezione appena proclamato!

A tutt'oggi noi non sappiamo in quali proporzioni si siano ripartiti i voti in 17 sezioni, che sono le più numerose del collegio!

Da che proviene questo strano silenzio, questo fatto così anormale? Io l'ho già detto: una passione politica vivacissima che si è manifestata in due parti del collegio, e ha fatto sì che si tenessero segreti i voti che dovevano essere resi di pubblica ragione appena terminate le operazioni elettorali di ciascuna sezione.

Ora la Camera ben vede la gravità di questo fatto, e i dubbi e i sospetti che per conseguenza dovevano sorgere dall'una e dall'altra parte.

E però io ho creduto che, a quest'ora, dopo avere esaurito tutti i modi di conciliazione per indurre i presidenti, i quali, non so perchè, furono chiamati dissidenti, a riunirsi cogli altri presidenti ed a fare la proclamazione del deputato, il rimedio più naturale fosse quello di chiedere la copia autentica dei verbali, che i comuni non possono rifiutarsi di dare. La cosa meriterà certamente tutta l'attenzione della Giunta delle elezioni; ma io credo ancora che il sistema adottato dal Ministero sia stato corretto. Il Ministero ha fatto il possibile per indurre i diversi presidenti di sezione a riunirsi e a fare la proclamazione. Allo stato in cui si trova la cosa, io non ho trovato altro espediente che quello da me indicato, il quale credo sia perfettamente nel mio diritto, e vale anche ad ottenere la piena osservanza della legge. Io potrei dare alla Camera molte altre spiegazioni sui telegrammi scambiati, i quali, in fondo, non sono che la ripetizione dell'ultima risoluzione presa dalla Giunta delle elezioni, perchè il ministro del-

l'interno non poteva che far suoi il sentimento ed il parere della Giunta, desiderando che si ponesse fine a questo stato di cose, che assolutamente non poteva durare più a lungo.

Detto questo, io mi rimetto al giudizio della Camera.

Presidente. Onorevole Romeo, dopo le spiegazioni del presidente del Consiglio, mantiene ella o ritira la sua mozione?

Romeo. Per quanto mi sia doloroso, mantengo la mia mozione, perchè ciò facendo credo di compiere il mio dovere.

Presidente. Spetta ora alla Camera di stabilire il giorno per la discussione della mozione dell'onorevole Romeo; perchè, sebbene questa mozione, come ha detto l'onorevole presidente del Consiglio, riguardi la Camera e non riguardi lui o la Giunta delle elezioni, pur nondimeno si tratta naturalmente di cosa, per discutere la quale occorre sia stabilito un altro giorno.

Intanto l'onorevole Lacava ha domandato di parlare; ma per fatto personale?

Lacava. No, io domando di parlare in assenza del presidente della Commissione.

Presidente. E sta bene; ella dunque chiede di parlare in assenza del presidente della Giunta delle elezioni, come vice-presidente, ma s'intende per un fatto personale; ma non entra nel merito della mozione dell'onorevole Romeo?

Lacava. All'onorevole Romeo, che ha chiamato in iscena la Giunta delle elezioni in questa questione, osservo che essa non ha i mezzi per poterla risolvere, perchè le mancano i verbali. Quindi qualunque parere la Giunta potesse emettere, non sarebbe o sarebbe poco attendibile, appunto perchè mancano questi verbali. La Giunta fu chiamata finora a risolvere un quesito mandato dal nostro onorevole presidente, e la risposta della Giunta è stata testè letta.

La Giunta, sul rifiuto di una minoranza di presidenti degli uffici elettorali, i quali non volevano riconsegnare i verbali, osservò che, allo stato delle cose non avendo alcuna forza per indurre questa minoranza alla riconsegna dei verbali, poteva la maggioranza dei presidenti, trovandosi in numero legale, fare il computo dei voti, e poteva comunicare alla Camera le risultanze di quei voti coi verbali, salvo alla Giunta, quando avrebbe avuto tutti i verbali, di venire a proporre alla Camera una risoluzione.

La Giunta faceva anche una riserva, cioè volle pensatamente accennare, nella sua risposta, alle pene comminate dagli articoli della legge per coloro che non adempiono alle prescrizioni della me-

desima, ed accennava a quelle possibili penalità tanto contro la maggioranza, quanto contro la minoranza dei presidenti, non intendendo la Giunta stessa pregiudicare sin da ora le ragioni nè dell'una nè dell'altra parte.

Presidente. Dunque ora si tratta di stabilire il giorno in cui si debba discutere la mozione dell'onorevole Romeo.

Depretis, ministro dell'interno. Quando ci siano i verbali.

Presidente. Nessuno fa mozione?

Crispi. La fo io.

Presidente. Parli, onorevole Crispi.

Crispi. La mia mozione è questa: sulla proposta dell'onorevole Romeo io propongo la pregiudiziale.

Presidente. Non è il caso, onorevole Crispi. Qui si tratta di stabilire la data in cui si debba discutere la mozione dell'onorevole Romeo: quando la mozione stessa verrà in discussione, si potrà proporre la pregiudiziale.

Crispi. Si tratta di stabilire la data per discuterla, e per conseguenza di cosa indiscutibile.

E come tale, io propongo che la mozione dell'onorevole Romeo sia discussa dopo che la Camera avrà ricevuti i processi verbali del secondo collegio di Catania.

Presidente. Sta bene: ora è una formula.

Dunque, onorevole Romeo, come ha inteso, l'onorevole Crispi propone che si aspetti a discutere la sua mozione quando si saranno ricevuti i processi verbali del secondo collegio di Catania.

Romeo. Onorevole presidente, io ho detto che mi trovava di fronte a tre potentati, o che per vincere bisognava ch'io fuggissi. Ha parlato l'onorevole Lacava a nome della Giunta delle elezioni, ha parlato l'onorevole Crispi...

Crispi. Non ho parlato.

Romeo. Se non ha parlato ha fatto però una proposta che è qualche cosa di più. Sono quindi sicuro d'una sconfitta. Nondimeno debbo dire che non so comprendere come la Giunta delle elezioni, senza avere i verbali, si creda in condizioni di competenza per dare un parere, e lo ha detto l'onorevole Lacava suo vice-presidente.

Lacava. Ma la Giunta ha risposto ad un quesito.

Romeo. E sta bene. Ora se ha risposto ad un quesito, perchè non può rispondere ad un invito che le viene da un deputato, da un rappresentante della nazione? Non ho da fare altro che una semplice proposta.

In tutti i casi, sebbene io sia convinto che sarò

pienamente sconfitto, insisto nel mantenere la proposta e domando che sia discussa fra otto giorni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

Depretis, ministro dell'interno. Prego l'onorevole Romeo di accettare la proposta dell'onorevole Crispi, la quale è a un dipresso quella che io ho fatto. Ho domandato le copie autentiche dei verbali elettorali. Quando queste copie saranno pervenute al Ministero dell'interno e saranno state comunicate alla Giunta delle elezioni, credo che questa non avrà difficoltà di occuparsi di queste questioni e di risolverle secondo i desideri dell'onorevole Romeo. E pertanto io lo prego di consentire alle mie preghiere e di non insistere per una mozione precisa.

Romeo. Onorevole presidente, mi perdoni se faccio una dichiarazione. Qui si vuole che si risolva la questione, senza che poi la si possa discutere. Si acconsente a che la mia proposta si svolga quando saranno stati mandati i verbali! Ma, grazie tante, poichè così la questione sarà risolta prima che sia stata discussa. (*Mormorio*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Romeo. Ma insomma; volete voi che la questione si risolva senza che sia discussa? Volete che ci sia la contestazione della lite senza che ci sia un procedimento giudiziario?

Presidente. Onorevole Romeo, in conclusione; mantiene ella il termine di otto giorni per la discussione della sua proposta?

Romeo. Lo mantengo.

Presidente. Sta bene.

L'onorevole Romeo propone che la Camera discuta la proposta da lui presentata, fra otto giorni; l'onorevole Crispi invece propone che la mozione stessa sia discussa quando sieno giunti i verbali dell'elezione contestata del 2° collegio di Catania.

Depretis, ministro dell'interno. O le copie.

Crispi. Accetto.

Presidente. Dunque la proposta dell'onorevole Romeo, come quella che più si scosta dall'ordine del giorno, è quella che ha la precedenza. La pongo a partito.

(*La mozione dell'onorevole Romeo non è approvata.*)

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Crispi: che la Camera discuta la proposta Romeo quando saranno giunti i verbali o le copie della elezione del 2° collegio di Catania.

(*La Camera approva la proposta dell'onorevole Crispi.*)

Seguito della discussione dello stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa, pel 1883, del Ministero dei lavori pubblici.

Esaurita la nota degli iscritti sul capitolo 119, ora do facoltà di parlare, intorno al capitolo stesso, all'onorevole relatore.

Gandolfi, relatore. Onorevoli colleghi, dopo tre giorni, è stata chiusa la discussione fattasi sul capitolo 119 del bilancio dei lavori pubblici: questo tempo basta a dimostrare, come la discussione sia stata assai estesa.

Le ragioni di ciò facilmente possono trovarsi non solo nello aver la discussione stessa alquanto divagato fuori del capitolo abbracciando tutta la materia del bilancio dei lavori pubblici; ma altresì dall'essere uscita fuori del bilancio medesimo ed avere invaso servizi riguardanti altri bilanci. D'altra parte, i limiti erano ben determinati dal capitolo stesso, il cui tenore è il seguente:

“ Spese pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee complementari - leggi 29 luglio 1879, n° 5002, serie 2ª 5 giugno 1881, n° 240, serie 3ª, e 5 luglio 1882 n° 875, serie 3ª (Spesa ripartita.) ”

Il capitolo dunque fissa bene i limiti della discussione e le tre leggi cui esso accenna determinano la materia a discutersi, che abbraccia i lavori ferroviari in esecuzione ed il materiale mobile che deve acquistarsi per l'applicazione delle leggi stesse.

Era questo dunque il tomo che la Camera doveva trattare e sul quale la Commissione doveva intrattenersi, ma, come ho detto, oltrecchè essere uscita dai limiti fissati da queste leggi, la discussione si allargò in proposte di altri provvedimenti che con tali leggi non hanno stretta attinenza, e che spesso riguardano interessi puramente locali.

Un oratore ha detto che il relatore nella discussione di una proposta di legge è una *costante*. Aspettando di divenire al più presto, e forse domani, *variabile indipendente*, io intanto dimostrerò questa attribuitami qualità di costanza, col richiamare alla Camera ciò che ebbi a dire fin dal primo giorno della discussione, vale a dire, che la Commissione del bilancio continua a credersi un ente amministrativo ed economico e che in quanto alle questioni tecniche, essa non può entrarvi che mediante considerazioni generali le quali alla ammi-

nistrazione ed alla economia generale dei servizi dello Stato abbiano riferimento.

Fu chiesto al relatore il suo intervento in discussioni tecniche d'ordine militare. Sia per istituto, che per istudio e lungo amore, non posso non sentirmi portato a concedere questo appoggio. Ma qui il deputato è anche relatore, e deve quindi mantenersi strettamente nei limiti che gli sono fissati dal suo compito. Questo egli deve fare per rispetto alle leggi che la Camera ha votato, e in omaggio al programma finanziario ed economico che si propose la maggioranza della Camera.

Prima di giungere a soddisfare nuove esigenze bisognerà pensare a costruire tutte le linee classificate nella legge del 1879. Già con leggi posteriori si cercò di affrettarne la costruzione, ma non si è ancora constatata la efficacia degli adottati espedienti di accelleramento, che nuove proposte si presentano per raccorciare ancora il termine d'apertura all'esercizio di certe ferrovie.

Per giungere a questo scopo due furono gli espedienti più seri a cui venne accennato durante il corso di questa discussione. Il primo fu quello di approfittare del contratto prossimo dell'esercizio delle ferrovie dello Stato, intorno al quale sta già dinanzi alla Camera un apposito disegno di legge. Il secondo sarebbe di affrettare quelle linee che hanno importanza generale, condensando sulle medesime gli stanziamenti già ad esse fissati dalle leggi esistenti.

Teoricamente, il primo espediente è giustissimo: è naturale che chi fa le ferrovie, le eserciti. Ma però la storia passata c'insegna con quanta prudenza debbano le amministrazioni procedere su questo terreno. L'espediente che potrà invece adottarsi con un certo vantaggio sarà quello di affrettare i lavori delle linee più importanti, condensando le annualità che sono state ad esse fissate. Ma per giungere a ciò non si possono sospendere i lavori che furono già incominciati per le altre linee di importanza minore. Sotto questo riguardo la questione è assai delicata, e la Commissione si limita ad accennare a quest'espediente come uno di quelli che potranno essere accettati e seguiti. D'altronde esso è già stato in gran parte attuato colle leggi del 1881 e del 1882, che fecero seguito alla legge del 1879. Per giungere ad una ulteriore applicazione di tale espediente è necessario che avvenga un concerto serio tra l'onorevole ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, e che sieno fatti nuovi e più accurati studi perchè le promesse già fatte non siano in alcuno modo turbate.

Esaminando ora le leggi che regolano presso di

noi la materia ferroviaria, ci appare anzitutto quella del 1879, colla quale furono classificate per categoria le varie linee che rappresentavano una serie di desideri accumulati da molti anni e che trovarono in quella legge il loro soddisfacimento. Essa assegnava alla costruzione delle linee classificate, per un ventennio, 60 milioni annui.

Certamente la legge del 1879 non era una legge che portasse allo Stato spesa eccessiva, non era un progetto rovinoso. Basta, per accertarsene, considerare che pel ventennio del 1879 al 1899 si proponeva la costruzione di 6000 chilometri, quanti, cioè, se ne erano costruiti nel ventennio che spirava appunto col 1879: inquantochè dal 1860 al 1879 non si costrussero in Italia che 6000 chilometri di ferrovie. La legge dunque, come ora si disse, non era rovinosa per lo Stato, nè poteva dirsi che la maggioranza della Camera spingesse il paese sotto questo riguardo a spese eccessive. Ma la legge aveva inconvenienti: ne occorre quindi una seconda che fu quella del 5 giugno 1881. Essa fissava, per la prima categoria, gli stanziamenti annui e l'apertura dell'esercizio di ogni linea. Regolava il lavoro in ragione della spesa e dell'apertura allo esercizio. Coll'articolo 9 poi rese possibile di affrettare i lavori di tutte le categorie, senza turbare la competenza annua di ogni bilancio, lasciandola cioè in 60 milioni.

Ma questi provvedimenti non bastarono, e per ottenere un desiderato maggiore acceleramento, perchè gli stanziamenti erano alquanto diluiti, si rese necessaria una terza legge che fu quella del 5 luglio 1882, legge che, sotto l'aspetto di un maggiore acceleramento, diede un forte impulso all'applicazione della legge del 1879.

Essa stabilisce di fatto il riparto della somma annuale per linea, da iscriversi in bilancio per la 2^a e 3^a categoria; più, coll'articolo 9, fissa le anticipazioni da richiedersi agli appaltatori di lavori in più dell'annualità fissata. Quali furono le conseguenze di queste tre leggi?

Le conseguenze sono state già descritte dalla Commissione nella sua relazione, ed ha potuto constatare, esaminando i documenti che richiese al Governo, che l'applicazione delle leggi sovraenumerate procede regolarmente. Infatti, è nella relazione indicato il *chilometrico* eseguito, in riguardo alla spesa fatta, e come amendue risultarono pressochè nella stessa proporzione al confronto del *chilometrico* fissato e della spesa complessiva stanziata nella legge del 1879. Questo risultato è invero soddisfacente, quantunque sia prematuro il dare un definitivo giudizio ora, sul come riu-

scirà l'applicazione della legge alla fine del ventennio.

Ma però vi sono dei dati che possono darci buone speranze per l'avvenire.

Anzitutto bisogna tener conto che questi risultati si ottennero nonostante si abbiano avute linee di una costruzione piuttosto difficile e costosa.

Fra queste, la traversata dei Giovi, la Parma-Spezia, la Faenza-Firenze, la Roma-Sulmona, la Novara-Pino, e per ultimo la salita di Sicignano in val di Diano. Sono linee che traversano terreni alpestri, e che oltre a presentare difficoltà di studi, richiedono una maggiore spesa di costruzione. In Italia siamo quindi lungi dall'essere nella posizione in cui si è trovata ultimamente la Francia, di votare, cioè, una somma doppia di quella che aveva votato quattro anni addietro, portando, a sei miliardi la spesa per quelle costruzioni che essa deliberò in tre miliardi, colla legge del 1878.

Presso di noi tutto ci conforta a ritenere che non ci dovremo trovare in circostanze consimili, inquantochè diversa fu nei due paesi l'unità di computo assunta per calcolare la spesa complessiva dei due progetti di legge, e quella da noi usata doveva necessariamente mantenerci più al riparo dal commettere un grave errore.

In Francia si partì dal fissare il costo del chilometro di ferrovia da eseguirsi, mentre che in Italia si basarono i calcoli sul costo di ognuna delle linee a costruirsi; quindi se errore doveva esserci da parte nostra, esso doveva riuscire in una scala molto minore che in Francia.

In quanto alle linee nuove, di cui molte trovansi contemplate nella legge del 1879, e specialmente nella categoria, così chiamata *dell'avvenire*, fu provveduto coll'articolo 10 della legge del 1882, il quale dà facoltà al Governo di fare gli studi di quelle linee che hanno una importanza militare eccezionale, e delle quali fu dal ministro della guerra, l'anno scorso, presentato un elenco speciale. Questo articolo dà facoltà al ministro di preparare gli elementi per gli ulteriori progetti di legge da presentarsi alla Camera per costruzioni ferroviarie.

La Commissione non mancò di chiedere informazioni in proposito all'applicazione che fino al presente ha avuto quest'articolo 10; ed in una risposta, che ho qui sotto mano, il ministro fa un esatto rapporto dello stato in cui si trovano gli studi delle 17 linee che erano comprese nelle tre categorie *A-1*, *B-1*, *C-1*, in cui si divideva l'elenco presentato dall'onorevole ministro della guerra.

Fra queste c'è per prima la Belluno-Perarolo

della categoria A¹. Di questa linea fu presentato al Ministero nel 1876 un progetto di massima, il quale sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu ritenuto ammissibile sotto alcune riserve. Ritornato il progetto nel dicembre dell'anno scorso alla prefettura di Belluno, per le modificazioni volute dal Consiglio superiore, non venne fin qui ripresentato.

La seconda linea, che è la prima della categoria B¹, è la Cittadella-Montebelluna-Ponte di Piave. Per questa linea non fu presentato nè concretato alcun progetto.

La terza linea è la Portogruaro-Palmanova. La provincia di Udine ha chiesto la costruzione di questa linea, per la quale ha presentato apposito progetto, già ammesso dal Consiglio superiore. Sulla domanda di concessione si pronunciò favorevolmente il Consiglio delle strade ferrate; ora il progetto e la domanda di che trattasi, sono sottoposte al Consiglio di Stato.

La quarta linea è la Voltri-Ovada-Aqui-Asti, e finora non è stato presentato alcun progetto o domanda di concessione di questa linea, per la quale quindi il ministro si atterrà a quanto prescrive l'articolo 11 della legge 5 luglio 1882, n° 875.

La quinta linea è la Lagonegro-Vigianello-Morano-Castrovillari alla linea di Cosenza. Di questa non è ancora stato presentato alcun progetto.

La sesta, che è prima della categoria C¹, è la Feltre-Primolano. Per questa linea non fu presentato nè concretato alcun progetto.

La settima è la Sondrio-Tirano. Il Consorzio promotore della costruzione di questa linea ha presentato al Ministero il relativo progetto che fu ammesso dal Consiglio superiore e da quello delle strade ferrate.

La linea venne classificata in 4ª categoria, ed alla costruzione della medesima sarà a tempo debito provveduto per cura dello Stato, col concorso dei Corpi morali, come è stabilito dall'articolo 11 della legge 29 luglio 1879.

L'ottava è la Pinerolo-Fenestrelle, per la quale non fu presentato alcun progetto.

La nona è la Cuneo-Vinadio, per la quale pure non fu presentato nè concretato alcun progetto.

La decima è la Modena-Lucca, della quale esiste un progetto testè presentato al Ministero, limitato alla traversata dell'Appennino. Il progetto è di massima: fu già ammesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Ministero della guerra al quale fu sottoposto pel suo parere.

L'undecima è l'Empoli-Lucca, per la quale non fu presentato nè concretato alcun progetto.

La dodicesima è la Pontassieve-Borgo San Lo-

renzo. Per questa linea esiste già un progetto approvato dal Consiglio superiore, fatto studiare dall'amministrazione governativa per risolvere la questione dell'innesto della linea Faenza-Firenze.

La tredicesima è la Borgo San Donnino-Cremona. La provincia di Cremona fece studiare il progetto di questa linea.

Il Consiglio superiore ritenne meritevole di approvazione questo progetto; ma essendo stata chiesta dalla provincia di Parma l'autorizzazione di fare gli studi di una linea Parma-Cremona, si attende la presentazione di questo progetto per esaminare e giudicare della convenienza di ammettere l'uno piuttostochè l'altro progetto.

La quattordicesima è la Rieti alla linea Solmona-Roma, oppure Rieti-Passo Corese, completata da un tronco Passo Corese-Roma sulla destra del Tevere.

La quindicesima è la San Sepolcro-Bibbiena. Per questa linea non fu presentato nè concretato alcun progetto.

La sedicesima è la Stia-Dicomano, per la quale fu presentato dal sindaco di Dicomano un progetto di massima che il Consiglio superiore ritenne meritevole di approvazione, salvo l'introduzione di alcune modificazioni, fra le quali quella di adottare la sezione ridotta invece di quella ordinaria, ed il progetto fu ritornato di recente al predetto signor sindaco per le opportune modificazioni.

La 17ª ed ultima è la Bucino-Rapolano. Questo tronco farebbe parte della linea direttissima Bologna-Roma, per la quale si è, da vari enti morali interessati, raccomandato il progetto dell'ingegnere signor Zannoni di Bologna. Al Ministero non esiste alcun progetto concretato.

In poche parole, sopra le 17 linee che l'anno scorso il ministro della guerra ha raccomandato sotto l'aspetto militare, e che possono quindi esser contemplate dall'articolo 10 della legge del 1882, per sette soltanto fu presentato un progetto di massima, in base al quale il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha potuto dare un voto, che fu affermativo, sui rispettivi loro caratteri di nazionalità. Sarebbe però desiderabile che gli enti morali che hanno interesse di promuovere siffatte linee, lo facessero sollecitamente, presentando essi stessi un progetto di massima. La responsabilità tecnica di queste linee deve fondarsi sopra studi di massima approvati, fatti dagli interessati. Diversamente il Governo potrebbe alimentare speranze che potrebbero tradursi in perturbazioni, quando gli studi tecnici dovessero concludere che quelle linee non hanno l'importanza nazionale che *a priori* era loro stata riconosciuta.

Alcuni deputati richiesero la Commissione del perchè non appariscano iscritti in bilancio per le varie linee gli assegnamenti determinati dalle leggi del 1881 e del 1882. A questo riguardo bisogna considerare che in bilancio sono integralmente portate le somme determinate dalla legge del 1879. A queste dovranno aggiungersi quelle dovute alle anticipazioni, di cui agli articoli 8 della legge 1881 e 9 della legge del 1882.

Altri hanno chiesto se i mandati a lontana scadenza che il Governo intende di emettere a favore dei costruttori delle linee ferroviarie in conto prezzo siano girabili, ed a quali condizioni e con quali garanzie per parte dei costruttori stessi.

A questo proposito io debbo dire che il Ministero dei lavori pubblici non è autorizzato ad emettere a favore degli appaltatori dei *certificati girabili*, anche perchè alla emissione di siffatti titoli si opporrebbe la legge di contabilità. Il Ministero dei lavori pubblici sta invece concertando, insieme al ministro del tesoro, un modulo di certificato, il quale contenga le seguenti indicazioni: 1° il credito complessivo dell'impresa; 2° la quota che si paga in acconto degli stanziamenti disponibili in bilancio; 3° le somme dovute, senza decorrenza d'interessi, a seconda della legge del 1881, e il tempo dei vari pagamenti stabiliti dai contratti; 4° le somme dovute, con decorrenza d'interessi, ai sensi della legge del 1882, ed il tempo dei pagamenti. In tal guisa sarà facilitato alle imprese il modo di procurarsi danari dagli istituti di credito.

Per ultimo la Commissione deve dare uno schiarimento a proposito di alcuni documenti che non figurano come allegati al bilancio.

Per l'articolo 8 della legge 5 luglio 1882 il ministro dei lavori pubblici avrebbe dovuto presentare un prospetto a corredo ed illustrazione degli stanziamenti di entrata e spesa per costruzioni ferroviarie. Questo prospetto non è stato allegato al bilancio; perchè, all'epoca della sua compilazione, vale a dire nel settembre 1882, non erano stati fatti ancora appalti sotto condizione di simili anticipazioni. Il Ministero avrebbe quindi dovuto presentarlo negativo. Il Ministero perciò si riservò di allegarli al bilancio definitivo.

La Commissione ha fatto cenno nella sua relazione sulla convenienza di impiantare uno stabilimento siderurgico.

L'onorevole Vigna, col suo incontestato valore tecnico e l'onorevole Cavalletto, col sentimento che gli infonde il suo elevato patriottismo, si sono uniti alla raccomandazione fatta in proposito dalla Commissione nella propria relazione, e la Commissione

stessa deve ringraziarli del valido appoggio. Si tratta, o signori, che il problema operaio, il problema economico generale, le esigenze dei servizi civili e militari reclamano che una tale questione venga risolta. Raccomandata all'intelligenza ed energia dell'onorevole ministro, la Commissione confida che essa non potrà a meno di progredire verso una soluzione efficace.

Signori, lo scopo finale ed ultimo della politica è il benessere del maggior numero di cittadini. L'organo essenziale del benessere sociale, che è fondato specialmente sulle condizioni di esistenza materiale e di relazione, è il servizio dei lavori pubblici. La massa delle popolazioni sente più il bisogno degli elementi che concorrono alla soddisfazione della vita materiale, anzichè degli elementi che soddisfano ad un interesse semplicemente teoretico. A questo concetto si è conformato il programma del Governo e della Camera, aprendo un largo orizzonte al servizio dei lavori pubblici. Le molte leggi proposte ed accolte lo provano abbastanza, e dall'esame della loro applicazione si scorge quale vigorosa iniziativa e costante energia vi abbia portata l'onorevole ministro dei lavori pubblici, mantenendosi sempre all'altezza dell'ufficio affidatogli dalla Camera. La Commissione quindi e la Camera devono confortarlo a proseguire in questa via. (*Bene! Bravo!*)

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

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Onorevoli colleghi, ascoltando nelle tre sedute precedenti parecchi dei 40 oratori che hanno parlato sul capitolo 119 del bilancio dei lavori pubblici, mi parve di navigare nuovamente nel *mare magnum* della discussione, intorno alla legge fondamentale delle strade ferrate secondarie. Io non intendo sindacare, se la discussione abbia sconfinato dal tema, essendo evidente che in sede di bilancio si possono esporre anche considerazioni d'ordine generale.

Però sono tratto dalla necessità a seguire quegli oratori, i quali hanno premesso alla discussione sulla materia vera del capitolo una specie di discussione generale sulle ferrovie comprese nelle leggi in vigore, e su quelle che sono destinate ad adempiere parecchi desiderî, a soddisfare ancora importanti bisogni del nostro paese.

E mi consenta la Camera che, fin da principio, io entri nel campo delle considerazioni militari; ma non se ne spaventi, perchè nessun documento verrà dalle mie parole, nè alla tattica, nè alla strategia. Io mi atterrò a considerazioni molto ovvie, che mi paiono suggerite (non vorrei dir la parola; ma prego i miei onorevoli colleghi di detrarmi

quel che ad essi apparisca meno conveniente) dal buon senso.

Non credo che nessun deputato abbia mai raccomandato alcuna linea ferroviaria, senza comprendere fra i pregi di essa la sua importanza militare; di maniera che il ricorso troppo frequente ad un tale ordine di considerazioni ha finito, secondo me, per togliere ad esse molto valore, anche quando esse ne hanno realmente. Per cui, la verità vera, per me almeno, è quella detta dall'onorevole Marselli, che ha tanta competenza in materia, che cioè, tutti i 6000 chilometri della seconda rete ferroviaria hanno una importanza militare. Ma, qualunque sia l'importanza militare delle linee approvate colla legge del 1879, è un fuor d'opera l'occuparsene; perchè esse hanno ormai una posizione nella legge, che, l'ho detto tante volte, nessuno può mutare. Qualunque considerazione non può ottenere, che alcuna di quelle linee faccia nè un passo di più, nè un passo di meno, fino a che un'altra legge non venga a cambiarne la posizione.

Vi sono però altre linee, quelle dell'avvenire, sulle quali io mi permetterò di fare una considerazione generale, ed è questa: che sarebbe più opportuno occuparcene *ex professo*, quando fossimo in condizione da poterci anche occupare della parte più importante, vale a dire della parte finanziaria per nuove costruzioni.

E qui consentite che io dica qualche cosa sulle linee esistenti o su quelle che sono in costruzione, sempre sotto l'aspetto militare. Una delle ragioni per cui si difendono certe linee interne che hanno più o meno il favore pubblico, anche non essendo molto l'interesse economico cui soddisfarebbero, è questa: che noi abbiamo lunghi tratti di ferrovie litoranee, sulle quali in tempo di guerra si potranno interrompere tutte le comunicazioni e costituiranno per noi un gran pericolo. Anche questo argomento mi pare molto esagerato.

Tutti i paesi del mondo che confinano col mare hanno ferrovie litoranee, e sarebbe molto facile portare innanzi l'esempio di qualche guerra, durante la quale non un sol metro di ferrovia litoranea fu distrutto dal nemico, che pure era padrone del mare.

Ma intendiamoci sul significato di queste interruzioni. Se si tratta di una potenza marittima, la quale possa distruggerci le nostre linee litoranee per centinaia di chilometri, allora io chino la testa e soggiungo che quando saremo arrivati a questo saremo già stati battuti completamente, imperocchè, onde sia distrutta tanta estensione di ferrovie, bisogna che noi non abbiamo più soldati che ba-

stino a respingere coloro che sbarcano sotto la protezione dei cannoni della flotta.

Se poi si tratta di piccoli sbarchi o di piccole interruzioni, come quelle cui ho udito accennare, che possono essere prodotte da una dozzina di marinai che discendano cogli schifi lungo le spiagge, allora io penso, che noi ci mettiamo in apprensione per ben poca cosa.

In tutte le guerre del mondo avvengono interruzioni di strade e di ponti, senza che esse valgano a trattenere le marcie dei grandi eserciti. E poi queste linee litorali non servono proprio a nulla, nella preparazione della guerra?

La guerra, signori, produce gli effetti del fulmine, ma non è il fulmine, non arriva così all'improvviso da non poter profittare, finchè la pace esiste, dei mezzi ferroviari anche lungo il mare, che sono intieramente a nostra disposizione. Quale previdente Governo sarebbe quello il quale, nell'imminenza di una guerra, non cercasse di valersi di tutti i suoi mezzi ferroviari per accumulare l'accumulabile in materia di approvvigionamenti di prima necessità, anche senza parlare di quei movimenti di milizia che possono decidere dei risultati di una campagna?

E parimenti durante la guerra non si possono sempre compire movimenti che non esporrebbero ad alcun pericolo anche se s'incontrasse qualche piccola interruzione, dovuta a un nemico che fosse riuscito a produrre guasti di poca importanza?

Questi guasti d'altra parte sarebbero sempre riparabili in un tempo non molto lungo. Ma ad ogni modo, checchè ne sia delle linee litorali, esse esistono, e esistono con grande benefizio del nostro paese, ed in tempo di guerra se ne trarrà un beneficio che io considero notevole; ma ancorchè fosse piccolo, esso sarà quello che potrà, perchè noi non possiamo cambiare la configurazione geografica dell'Italia:

Possiamo tuttavia migliorare la condizione nostra con linee interne, ed è questo il vasto tema che a me pareva risoluto (dati i mezzi finanziari di cui possiamo disporre) potenzialmente almeno, e tra pochi anni anche nel fatto, di consenso colla Camera, che ha votato le leggi precedenti.

Ora ritornano in campo alcune linee le quali hanno intrinsecamente grandissima importanza, che nessuno può disconoscere, non solo sotto l'aspetto militare, ma sotto altri aspetti.

Quando io sento l'onorevole Pasolini raccomandare l'Adriaco-Tiberina, debbo ripetere quello che dissi altra volta, che per me essa è l'ideale delle linee d'abbreviamento. Quando sento il mio amico Zanolini esporre i pregi d'una direttissima Bolo-

gna-Roma, e l'onorevole Mocenni parlare d'una linea Bucine-Rapolano (non so veramente se questa sia stata ricordata da lui, ma se avessi male inteso, la ricordo io), che sarebbe un complemento della direttissima Bologna-Firenze, io non penso, neanche da lontano, di oppugnare alcuno dei meriti e dei pregi di quelle linee.

Quando sento parlare poi della Lucca-Modena, io ricordo i dottissimi discorsi che sono stati fatti altre volte in questa Camera, i pregevoli volumi che sono stati pubblicati. Così quando sento gli onorevoli Lacava, Marselli, Francica ed altri, parlare della linea da Lagonegro a Castrovillari, io mi unisco a loro nel riconoscere tutti i pregi militari che sono stati descritti, imperocchè bisognerebbe mancare di buon senso per confutarne alcuno.

Ma, o signori, non si tratta di riconoscere se queste linee abbiano un pregio più o meno grande nel senso militare, sibbene di sapere se ai 6000 chilometri cui provvede la legge del 1879 coi 60 milioni all'anno, noi siamo o no in grado d'aggiungerne altri due o tremila col corrispondente aggravio delle finanze. Ed a me pare che parlare ora, nel 1883, di nuove spese per costruzioni ferroviarie, sia una vera illusione, non tanto perchè, come dissi altra volta, i problemi del corso forzoso e del macinato impediscono a chiunque di pensare a proposte di questa natura, quanto perchè se il Governo ha un obbligo vero, è quello di affrettare la costruzione delle linee incluse nella legge del 1879, per poi concentrare le forze finanziarie, che rimarranno fra pochi anni disponibili, nella costruzione di un'altra rete nella quale le prime linee che troveranno posto auguro siano quelle cui allusero gli oratori che ho testè nominati.

Ma nessuno degli oratori ha preteso che io promettessi di presentare in breve nuove leggi per costruzioni ferroviarie; si sono tutti, o quasi tutti limitati a chiedere che intanto si studiassero le linee che hanno un'importanza militare. A questa raccomandazione io ho una risposta facilissima, ed è che gli obblighi del Governo in argomenti di studi sono tracciati dall'articolo 10 della legge 5 luglio 1882, così concepito:

“ Il Governo del re è autorizzato a far eseguire gli studi delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, n° 5002, ecc. ”

Per le linee adunque che siano veramente dichiarate necessarie per la difesa dello Stato è obbligo del ministro dei lavori pubblici di assecondare le raccomandazioni dei suoi colleghi. Ma, perchè gli studi si facciano, bisogna che il Ministero della guerra, il vero interessato in questa materia, ne

senta la necessità e dichiararsi in qual tempo desideri che gli studi siano intrapresi.

Il ministro della guerra espose già, quando si discuteva la legge che prese poi la data del 5 luglio 1882, i suoi desideri col presentare alla Giunta cinque o sei tabelle, le quali stabilivano una specie di graduatoria delle linee ferroviarie a seconda della loro importanza militare.

La tabella 1ª fra le linee di 2ª o di 3ª categoria che, nell'interesse della difesa nazionale, occorre siano iniziate e spinte innanzi colla massima sollecitudine, ne metteva dieci, tutte comprese nella legge del 1879.

La 2ª ne annoverava undici e diciannove la 3ª, egualmente comprese nella legge, ma considerate di minore importanza. In altre tabelle poi erano enumerate linee non comprese nella legge; sicchè il ministro dei lavori pubblici ha una via ben precisata; ma il suo primo obbligo è quello di concentrare tutti gli sforzi, non solo negli studi, ma nella costruzione delle linee indicate nella prima tabella, delle quali avrò poi occasione di parlare.

In quanto alle linee da approvare in avvenire, dichiaro che non respingo alcuna raccomandazione, ma non prendo impegno di presentare, per ora, provvedimenti per nuove costruzioni. Non ho però difficoltà di fare gli studi; ma bisogna che si abbia la pazienza d'attendere che quegli studi si possano fare con una certa esattezza, imperocchè, come dirò più tardi, non c'è eccedenza di personale, ch'è tutto occupato nelle linee in costruzione.

E qui devo dire una parola a proposito di un'altra raccomandazione dell'onorevole Marselli, relativa al raddoppiamento di binari. Il raddoppiamento dei binari è importante, sia per il traffico, quando si sviluppa in maniera che supera un certo prodotto lordo, il quale d'ordinario è tra le 35 e le 40 mila lire per chilometro, sia per necessità militare. Sotto questo riguardo il Governo procura di secondare le richieste del ministro della guerra, mano mano che lo consentono i mezzi.

Io non posso venir qui a leggere tutte le disposizioni concordate col Ministero della guerra, non solo per il raddoppiamento dei binari, ma per altri provvedimenti di indole militare; ma assicuro che qualche cosa si va facendo, e più si farà negli anni venturi, secondo che saranno disponibili i fondi, tanto sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici, quanto nella parte straordinaria di quello della guerra.

Nella sola Alta Italia si sono fatti raddoppiamenti di binari per incrociamenti di lunghi treni militari in sedici stazioni; si sono intrapresi, e si stanno anche eseguendo lavori per aumentare la

potenzialità della linea da Pistoia a Bologna; nel materiale mobile si sono adottate alcune modificazioni, suggerite esclusivamente dai bisogni militari; si sono fatte delle provviste in grande numero di panche per poter utilizzare i carri da merce chiusi; e così si stanno allestendo ponti da sbarco per cavalli e facendo altre provvidenze suggerite dalle necessità militari.

Seguendo l'ordine della discussione, io procurerò di dare una più precisa risposta ad alcuni oratori, intorno alle linee di cui hanno tenuto parola, se accadrà di doverlo fare per qualche speciale raccomandazione. Intanto io debbo metter fuori di discussione un argomento messo in campo dall'onorevole Fortunato, riguardante il modo di costruzione di alcune linee. Egli si riferiva più specialmente alla linea Candela-Ponte Santa Venera-Potenza, sia pel Vulture, sia per la parte opposta. Egli raccomandava che non fosse adottato il 3° tipo. Ora io posso assicurarlo che per la linea cui egli si riferiva, il 3° tipo non è adottabile non solo, ma dirò che il 3° tipo subisce anche per altre delle variazioni per giudizio del Consiglio superiore dei lavori pubblici e talvolta anche per considerazioni d'ordine militare. Il terzo tipo differisce dagli altri per questo solo, che, quando una linea non è suscettibile di un grande sviluppo commerciale sarebbe soverchio costruire il terrapieno di tale larghezza che potesse sostenere un telaio d'armamento sproporzionato all'uso cui è destinato.

Quando una linea è percorsa da trenta, quaranta treni pesantissimi al giorno, come accade per molte delle nostre linee, allora l'armamento dev'essere del massimo calibro, perchè altrimenti sarebbe facilmente distrutto e le riparazioni farebbero spendere il doppio di ciò che sarebbe necessario per un armamento buono eseguendolo fin da principio. Ma nelle linee percorse da un numero minore, per esempio, da 5, 6 treni al giorno, sarebbe spreco un armamento di calibro massimo. Imperocchè, o signori, gli armamenti del secondo ed anche del terzo tipo possono momentaneamente servire per qualunque servizio, anche per le funzioni dell'armamento delle linee di primo tipo.

Infatti, non è già detto che sopra un armamento di ventotto chilogrammi, come è quello del secondo tipo, non possano correre le macchine che corrono sull'armamento di trentasei; no: per un bisogno di corta durata si prestano ugualmente: soltanto se dovesse quest'applicazione durare molto essa condurrebbe alla distruzione troppo sollecita. Perciò, quando si parla di terzo tipo non deve guardarsi, rispetto all'armamento, altro che questa differenza: qualche economia nel peso delle rotaie.

Inoltre, anche col terzo tipo, talvolta si adottano curve e pendenze del tipo superiore, come si adottano quelle del primo nel secondo, e qualche minor larghezza del piano stradale.

E così è di quella a cui allude l'onorevole Fortunato (vale a dire quella per Potenza), inquantochè, volere o non volere, la linea da Candela per Santa Venera a Potenza (l'ho detto altra volta, anche prima di esser ministro) ha per me un valore militare come continuazione di una linea interna, quella che va da Benevento a Foggia.

Diversi oratori, e fra gli altri specialmente gli onorevoli Corvetto, Napodano, Fazio, hanno raccomandato in sostanza che si pensi alla condizione delle linee appartenenti a quelle provincie che, o sono impotenti, o sono renitenti a sostenere il peso dei propri contributi.

Intorno a quest'argomento v'è stata altra volta discussione alla Camera ed io ricordo di aver lungamente risposto, parmi in occasione della discussione sulla legge del 5 luglio 1882. Ma non sarà inutile, poichè sono chiamato anche su questo terreno, che io dica poche altre parole.

Le provincie, sono tutte obbligate per i loro contributi, quando si tratta di linee di seconda categoria. Non sono invece obbligate quando si tratta di linee di terza categoria, se non quando due terzi degli interessati abbiano deliberato la costruzione della linea. Ora può qualche volta accadere che una provincia sola impedisca l'esecuzione di linee le quali interessano ad altre. Ne citerò qualcuna: la provincia di Parma, per esempio, è sempre in condizione di impedire la costruzione della Borgo San Donnino-Gaiano, perchè quella linea è tutta nel suo territorio: per conseguenza almeno due terzi dell'interesse di quella linea sono attribuibili ad essa. E non credo sia in facoltà di una provincia, la quale non possiede un metro di una data ferrovia, di sostituirsi alla provincia il cui territorio è da questa esclusivamente percorso.

Un'altra linea, che finora si trovava in quella condizione, ed ora non più per essere passata in seconda categoria, era la Lecco-Colico, la quale interessa assai la provincia della Valtellina, ma si trova in territorio di altre provincie che non sentendone lo stesso interesse, non intendevano contribuire alla spesa.

Dunque, quanto alle provincie impotenti per mezzi, io debbo dire che la legge ha stabilito dei contributi provinciali; al ministro non è lecito andare a frugare negli atti delle provincie per sapere quali siano più ricche e quali più povere. Il ministro non può entrare in un ordine di considerazioni di questa fatta, estraneo in ogni caso alla

competenza dell'amministrazione dei lavori pubblici.

Ma alcuni onorevoli colleghi diranno, constatata la gravità di certe conseguenze delle disposizioni della legge per alcune linee, si dovrà provvedere presentando un altro disegno di legge. A questo riguardo rispondo, che prima bisogna avere la convinzione che la cosa sia in questi termini, ma anche ammettendo che si verifichi il caso di impotenza o di renitenza per parte di una provincia è sempre da aversi riguardo alla condizione delle altre provincie, le quali non hanno fatto valere considerazioni di questa fatta, ed hanno affrontato il sacrificio. Per lo meno bisogna che sia ben provata l'assoluta impotenza al contributo, e sia pure ben provato non esservi nessuna mala volontà, nessun contrasto locale, che impediscano ad una provincia di far quello che fecero quasi tutte le altre.

Ad ogni modo, allo stato delle cose non sussiste, od almeno non è ben chiarito, nessuno di questi gravissimi fatti, in condizioni tali da dovere assolutamente provvedere con una modificazione della legge; quando ne potesse essere il caso, allora chi siederà a questo banco si farà un dovere di proporre i provvedimenti necessari. Imperocchè, o signori, io penso che i 6000 chilometri di strade ferrate, stabiliti dalla legge del 1879, debbano essere tutti costruiti, sia colle disposizioni della legge attuale, sia con altre, che il Parlamento dovrà prendere, quando l'esperienza avrà posto in evidenza i ritocchi da introdurre anche nelle due leggi, che ebbero l'onore di presentare e che voi vi compiaceste di approvare.

Meno che mai il potere esecutivo può seguire gli oratori, specialmente gli onorevoli Finzi, Napolitano e Di Marzo, sull'argomento della promozione di classe di una o d'altra linea, qualunque ne sia il merito. Promozione di classe vuol dire variazione delle tabelle stabilite per legge. È evidente che, occorrendo per ciò una legge speciale, in sede di bilancio, non è possibile nemmeno pensarvi! Una variante a tale riguardo fu fatta (ed io stesso la proposi) colla legge del 1882; alludo a quella relativa alla linea Lecco-Colico. Il che vuol dire che, come la Camera ha un precedente ed ha approvato una variante di categoria per considerazioni speciali, specialissimo di una linea, così potrà, quando ne avvenisse il caso, fare ugual cosa per altre linee, che si trovassero in simili condizioni.

Ma, io dico occorrere, prima che l'esperienza provi esser giunti a questo, che, senza un provvedimento eccezionale in favore delle provincie

(perchè a ciò si riduce tutto) le linee non potrebbero essere costruite.

L'onorevole Finzi, per esempio, rimettendo in discussione tutti i criteri della legge del 1879, lamentò con parole amare che fosse stata classificata, non proporzionatamente ai pregi che aveva, la linea Mantova-Legnago. Io non metto in dubbio la bontà della sua argomentazione, ma intanto debbo dichiarare, per quello che riguarda la responsabilità del Governo, che la provincia non ha mai mosse lagnanze riguardo alla quota che la legge ha stabilita per l'esecuzione di tale linea, che non ha dato luogo, dirò, a rimostranze che debbano mettere in pensiero lo Stato che, senza una modificazione in favore del contributo provinciale, la linea non possa essere costruita. Ed a questo riguardo v'è un'altra provincia interessata, che è quella di Verona, la quale finora non ha nemmeno deliberato di pagare la propria quota. Non credo che sia per ostilità assoluta; ma certo è che la provincia di Mantova, rappresentando da sé due terzi dell'interesse relativo a quella linea, ed avendo già dichiarato di assumere per propria parte due terzi del contributo, ne viene di conseguenza che l'altro terzo rappresentato dalla provincia di Verona diventa obbligatorio. Quindi la considerazione della classe nella quale si trova inserita la Mantova-Legnago non ha valore per far affrettare o ritardare la costruzione della linea. Dirò più tardi a che punto si trovino le cose.

Dunque, per ciò che riguarda la promozione di linee, debbo dichiarare che, allo stato delle cose, non vedo ragione sufficiente per proporre modificazioni alle leggi esistenti, poichè altrimenti si entrerebbe in un ginepraio, dal quale forse si uscirebbe coi panni laceri. Potrà per avventura venire tempo che per alcune linee (come, ad esempio, per la Sant'Arcangelo-Fabriano, ricordata dagli onorevoli Corvetto e Finzi), qualche cosa debba essere fatto; ma non è certo ancora venuto il tempo di poter pensare a provvedimenti di favore, a provvedimenti eccezionali, perchè non se ne manifesta l'immediato bisogno.

Dopo quello della promozione di classe per varie linee, un altro argomento fu trattato, benchè incidentalmente. Ciò nonostante, esso ha un grande valore ed io non posso tacere in modo assoluto, quantunque altra volta io abbia avuto l'onore di dichiarare apertamente la mia opinione alla Camera.

Gli onorevoli Marselli e Branca accennarono, il primo di volo, il secondo più pensatamente, che essi non intravedevano rimedi veri per affrettare la costruzione delle linee indicate dalla legge

del 1879, se non nella connessione della costruzione coll'esercizio delle ferrovie; tanto che l'onorevole Branca ha detto di riservarsi di trattare profondamente l'argomento in occasione della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie.

Ho detto altra volta alla Camera che dovendosi dare all'industria privata l'esercizio ferroviario, avrei forse pensato a qualche mezzo del quale valermi a beneficio delle costruzioni in corso, sempre nel senso di affrettarle. Poi, prevedendo il forte ritardo, che sarebbe succeduto alle mie parole, prima di potere trar partito di quello espediente, proposi, e la Camera approvò, la legge del 5 luglio relativa ad altri provvedimenti.

Dicendo quelle parole, io non aveva altro in vista se non il concetto che dovendo, secondo me, vendersi anzichè affittarsi, il materiale mobile ed altro di proprietà dello Stato alle Compagnie esercenti, se ne sarebbe ritratta una somma tale (certo fra i 150 e i 200 milioni), che poteva essere una vera provvidenza dedicandola ad affrettare la costruzione delle linee della legge del 1879.

È in tale senso soltanto che io ho parlato di nesso tra la costruzione e l'esercizio. E a me preme fare questa dichiarazione, perchè non sarei forse disposto a seguire l'onorevole Marselli e l'onorevole Branca, se intendessero condurre le due cose in modo, che l'una diventasse l'altra, come purtroppo è accaduto in passato, non credo con beneficio del paese e della finanza, e ciò spero a suo tempo di poter dimostrare alla Camera.

Nè si giudichi che io abbia avversione a nessun sistema; perchè ogni sistema può avere applicazioni buone e cattive. Io stesso l'ho dimostrato quando ho chiesto l'autorizzazione, anzi quando ho posto nel Governo l'obbligo di tener conto, nel contratto di esercizio della rete mediterranea, della costruzione della linea direttissima da Roma a Napoli.

Adunque, io non escludo *a priori* che una linea possa esser data a costruire ad una Compagnia, la quale assuma un contratto di esercizio; ma, per far questo, occorre che siavi una suprema ragione: bisogna che non vi siano altri modi pronti per soddisfare alla necessità; d'altra parte, però, io non ho inteso con ciò di stabilire, fin da ora, che il sistema di connessione tra la costruzione e l'esercizio sia una cosa sempre commendevole. Trattasi di un sistema cui, in larga misura, non sarei certamente favorevole.

Nel frattempo, in mancanza di uno spedito relativo al contratto dell'esercizio, il ministro delle finanze propose, di concerto con me, l'altro spedito di pagare gl'interessi alle imprese che aves-

sero anticipato i lavori. E, per verità, a tal riguardo, debbo esprimere la mia meraviglia che il risultato finora ottenuto, sia sembrato tale da far lamentare che sia stato adottato; e tutto ciò per un argomento curioso, perchè nella relazione del Ministero era detto che i ribassi d'asta, ottenuti fino allora nella media del 24 per cento, erano così forti che quand'anche si riducessero al 10, si sarebbe avuto sempre un grande vantaggio nel pagare un interesse del cinque.

Ma non essendosi verificato il ribasso del 10 per cento sugli appalti che sono stati fatti finora, se ne è tratta la conseguenza che si sia fatto un cattivo affare. Questo mi pare il concetto; credo però che le considerazioni con cui si suffragavano tali proposte dovessero sì avere un valore, ma che un valore maggiore debbano avere le disposizioni tassative della legge. La legge del 5 luglio 1882 non si basa sul ricavato dai ribassi d'asta; essa dà facoltà al Governo, indipendentemente da ogni ribasso d'asta, di pagare il 5 per cento alle imprese, perchè anticipino la costruzione dei lavori; il corrispettivo quindi di questo 5 per cento (venga o non venga il ribasso dell'asta) è l'anticipazione dei lavori. Dunque la legge ha ottenuto il suo effetto, quando si è ottenuto di far costruire quattro, cinque, sei anni più presto, le linee le quali altrimenti non sarebbero state costruite che con altrettanto ritardo.

L'onorevole Branca potrà sostenere ancora, come ha sostenuto altre volte, che quello non era l'espediente finanziario migliore e che invece fosse migliore l'emissione di rendita, o che so io. A questo riguardo io potrei rispondergli esser tanta la mia venerazione, su questa materia, pel mio collega delle finanze, che proprio credo, se così è stato fatto, ciò voler dire che così doveva farsi nell'interesse stesso delle finanze.

Ad ogni modo, quando sarà il momento di discutere tale questione, son certo che l'onorevole ministro delle finanze potrà rispondergli assai meglio di quello che potrei fare io.

Intanto, per dissipare certi sospetti che facilmente prendono piede, quando si vaga sulle generali e sulle nubi, debbo ricordare alla Camera come fu adottato quel provvedimento.

La Giunta che riferì sulla legge del 5 luglio 1882 così ragionava:

“ Il Governo si è proposto di conseguire i mezzi necessari all'aumento di spese dipendenti, nei due periodi anzidetti, dall'acceleramento delle costruzioni, senza aumentare gli stanziamenti annuali del bilancio e delle entrate relative, a emissione di rendita o titoli ferroviari. E da triplice fonte egli

attinge i mezzi: 1° dal residuo fondo assegnato come contributo dallo Stato alle ferrovie concesse per la costruzione ed esercizio alla società delle ferrovie Meridionali; 2° dagli effetti dell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, il quale accorda al ministro dei lavori pubblici la facoltà d'inserire, nei contratti d'appalto, l'obbligo, da parte degli accollatori, di anticipazioni parziali senza interessi; 3° si provvede finalmente (e a questo cespite si attinge la maggiore somma) con anticipazione che ha un interesse non maggiore del 5 per cento. Il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare, cogli accollatori dei lavori, questi tre cespiti, per anticipare le costruzioni. „

Non si fiata, non solo nella legge ma neppure nella relazione della Commissione, che se non vi fossero ribassi di asta equivalenti, non si potesse ricorrere a questo mezzo. A questo mezzo si è ricorso perchè così fu creduto utile, e ragionando con una certa probabilità, si è detto: invece del 24 o 25 per cento, anche avendo il solo 10, noi avremmo già fatto una cosa che crediamo utile.

E senta la Camera quale era la predizione degli utili residuanti sui ribassi d'asta, anche dopo applicato quest'espedito, che certo dovea condurre ad una diminuzione dei ribassi. E sempre la Giunta che parla:

“ Credono i proponenti (ed erano i ministri delle finanze e dei lavori pubblici) che i ribassi d'asta quali già si sono conseguiti, e si conseguiranno, lasciando disponibili somme di rilievo sugli stanziamenti di bilancio, li copriranno largamente. „

Or bene, lasciamo a parte che la legge non cerca neanche un centesimo di ribasso, e stiamo sul terreno delle nostre previsioni. I ribassi ottenuti allora erano circa 28 milioni, adesso saranno 30, senza l'applicazione di questo espedito. Qualche cosa si è ottenuto, ossia circa 2 milioni sugli appalti fatti con questo espedito del 5 per cento, e quindi sono circa 32 milioni; il ribasso medio ottenuto sopra 75 o 76 milioni, a base di progetto, è 70 milioni, a base d'asta, il ribasso medio è stato circa di 2,50; or bene, anche solo a due, sia con questo espedito, sia senza di esso (perchè abbiamo anche molti lavori per i quali non si adopera), noi ricaveremo ancora tanto da coprire largamente la perdita dei 45 milioni a cui alludeva la nostra relazione, per ottenere l'anticipazione dei 225 milioni di lavori.

Ma, signori, cerchiamo noi di addivenire ad un affare finanziario, o cerchiamo d'anticipare le costruzioni per farne un altro economico che equivalga e superi l'ottenimento dell'uno per cento

di più o di meno nell'interesse del danaro? L'emissione di rendita, evidentemente, era migliore d'un pagamento d'interesse diretto; ma sono solo queste le considerazioni che debbono mettersi innanzi? Il ministro delle finanze ne espone alcune davanti alla Giunta ed alla Camera, e la Giunta e la Camera le trovarono preferibili alle contrarie. Ma io conosco un altro espedito, anche migliore di quello della rendita, ed è quello di avere il danaro in tasca, danaro ricavato dalle imposte, non avuto per mezzo di emissione di rendita, o per anticipazione, ma direttamente, dai cespiti ordinari.

Adunque il beneficio di quella disposizione non dovete ricercarlo sull'uno, sul due, o sul tre per cento di ribasso di più o di meno che possa ottenersi in uno o molti appalti, dovete ricercarlo e pretenderlo nell'anticipazione delle costruzioni ferroviarie secondochè la legge stessa ha stabilito, linea per linea. Ma abbiamo poi pagato intieramente noi il cinque per cento? Io credo mio debito di mettere dinanzi alla Camera come si svolga l'esecuzione della legge coll'applicazione di questa particolare disposizione, perchè è una materia che è bene sia chiarita.

Se volessi farvi una enumerazione dei lavori dei singoli appalti avvenuti, dimostrerei che in qualcheuno si è arrivati fino al 19 per cento di ribasso, mentre in qualche altro si è appena arrivati al mezzo per cento.

Ma, signori, questo accade tante volte, anche quando si appalta a pronto pagamento! Gli appalti andati deserti, sopra una somma di 76 milioni, a base di progetto (come mi pare abbia già detto l'onorevole relatore, o a voce, o nella relazione), rappresentano appena il 7 per cento.

Ma questo 7 per cento l'abbiamo in media, forse anche in scala maggiore, quando si paga a conto corrente. Ed ammesso pure che sia più difficile il dare ad appalto codesti lavori con quest'espedito, l'importante è che si riesca a darli. Ora, la mia opinione è, avendo noi aggiudicati tanti lavori con tale metodo in sei mesi, che ciò sia stato un prodigio, considerate le condizioni del nostro mercato, e considerato che siamo davanti all'abolizione del corso forzoso, cioè, ad una restrizione del credito, e specialmente una diffidenza ad impegnare capitali per gli anni avvenire.

Ed io sono persuasissimo che, sparito questo periodo, inevitabilmente di sospetto, non lo dirò disastroso, chè non lo crederò mai tale, ma certo di sospetto, la condizione anche degli appalti coll'anticipazione dei lavori si farà di molto migliore. Intanto pigliamo quello che è arrivato;

per me è già molto utile. Vi porto un esempio. Dei 76 milioni fa parte la spesa d'una sola linea, la succursale dei Giovi, per 26 o 27 milioni, la quale è stata deliberata col $\frac{1}{2}$ per cento di ribasso. Or bene, signori, credete voi che sia una condizione sfavorevole quella di deliberare al $\frac{1}{2}$ per cento la costruzione d'una linea di tanta importanza in due anni di tempo, ritardandone fino ad otto o nove anni il pagamento? Io mi ritengo fortunato di aver trovato chi eseguisca la linea, poco importandomi se sia un $\frac{1}{2}$ di più od $\frac{1}{2}$ per cento di meno.

E questo sapete perchè, o signori? Perchè l'impresa, o le imprese, che costruiscono questi lavori calcolano tra il 15 ed il 16 per cento almeno l'interesse commerciale; poichè voi sapete, che anche il giro del denaro è regolato dal mercato. Ma nemmeno paghiamo il 5 per cento, sibbene il 4 $\frac{1}{2}$ circa, perchè va dedotta la ricchezza mobile che si riscuote per un altro verso dal ministro delle finanze. E non basta; paghiamo il 5 per cento sopra due terzi soltanto del nostro debito, perchè obblighiamo l'impresa ad anticipare l'altro terzo senza nessun interesse; ond'è che il vero interesse da noi pagato alle imprese che anticipano la costruzione dei lavori e si assoggettano al ritardo dei pagamenti non è che del 3 per cento in cifra tonda.

Or bene, se noi potessimo anticipare, come la legge del 1882 ha provveduto, di otto o nove anni la costruzione delle linee di seconda e terza categoria pagando il 3 per cento, io credo che, anche senza alcun ribasso, noi verremmo ad ottenere un grandissimo risultato.

Del resto, se vi saranno provvedimenti più utili alle finanze, ripeto, l'onorevole Branca od altri, quando verrà l'occasione, se la intendano col ministro delle finanze, il quale sarà in grado sia di respingere, sia di accettare quelle proposte le quali riscontransi utili alle finanze medesime.

E nulla toglie che, come si è fatto un provvedimento, non se ne possa fare un altro migliore, quando saranno cambiate le condizioni.

Ed ora prendo in mano il sunto dei rendiconti parlamentari per seguire uno per uno i vari oratori e rispondere loro, sperando che vorranno scusarmi se non potrò estendermi in lunghi particolari, altrimenti mi occorrerebbe una settimana.

Non mi riuscirà certo di imitare il mio egregio amico l'onorevole Savini nella sua breviloquenza, ma cercherò di tener conto quanto più mi è possibile del suo ottimo esempio.

Comincerò dall'onorevole Basteris o dalla sua Ceva-Ormea.

L'onorevole Basteris sa che per la Ceva-Ormea furono commessi e cominciati i lavori da molto tempo, fino dal 1880; che disgraziatamente, l'ufficio procedette molto rilento, ed io, non avendo altro rimedio, l'ho spodestato, affidandone la direzione all'ingegnere in capo della provincia di Cuneo; al quale io credo che anche l'onorevole Basteris consenta tutta la sua fiducia, come ad uomo che la merita completamente.

Dunque i progetti sono stati da lui ripresi in esame, ma disgraziatamente (dico disgraziatamente per la sollecitudine dei lavori) ha creduto opportuno di rifare il progetto sotto un altro punto di vista per distaccarsi dalla stazione di Ceva. Gli studi sono ora davanti al Consiglio dei lavori pubblici, ed io mi farò un dovere di sollecitare questa oramai lunga pendenza.

Uguale cosa debbo dire in parte all'onorevole Buttini, per la linea Airasca-Cavallermaggiore-Moretta-Saluzzo. Egli deve ricordare che non tutte le difficoltà sono venute per parte dell'amministrazione, e che, nel mentre si era già appaltato un tronco della Moretta-Saluzzo, fu presentata una domanda per costruire una tramvia fra gli stessi punti, motivo per cui io feci allora sospendere l'esecuzione dei lavori, poichè mi pareva strano che mentre si cominciava la costruzione della linea ferroviaria, si facesse contemporaneamente la domanda per la concessione di una tramvia fra gli stessi punti. Fu consentita la domanda della tramvia; ma in seguito la provincia di Cuneo prima, e quella di Torino poi, quantunque dapprima avessero mostrato inclinazioni diverse, insistettero per ottenere che la linea Moretta-Saluzzo fosse costruita indipendentemente dall'impianto della tramvia, che non si credeva sufficiente a sostituire la ferrovia; ed allora io ho rimesso in corso i lavori.

L'onorevole Buttini inoltre ha espresso il desiderio che si solleciti più ch'è possibile lo studio e la costruzione della linea Cuneo-Ventimiglia.

Un tronco fino a San Dalmazzo è già appaltato in base della legge che prescrive in qual tempo deve essere costruita quella linea, e l'onorevole Buttini può essere sicuro che nulla sarà trascurato perchè sia condotta a termine. Purtroppo però questo compimento è ancora lontano, poichè si tratta di una linea di grandi difficoltà tecniche, e poichè colla buona volontà solamente non si superano, come in questo caso bisogna fare, le montagne.

Ricordo anzi che uno dei nostri egregi colleghi, appassionato per effettuare quella linea, chiedeva a me se per far più presto non sarebbe stato me-

glio affidarla all'industria privata, naturalmente presentando un progetto di convenzione alla Camera, poichè ricorderà la Camera che c'è una disposizione nella legge la quale permette di dare, all'industria privata, costruzione ed esercizio insieme di quelle linee che non perturbano la continuità della grande circolazione.

Siccome la Cuneo-Ventimiglia va all'estremità del territorio, io, salvo che non si fosse opposto il Ministero della guerra, non avrei avuto difficoltà di lasciarla esercitare, come la Pinerolo-Torre Pellice, la Chivasso-Ivrea, ecc., anche da una società, alla condizione però che si ottenesse realmente il risultato di far presto. Ebbene, un rappresentante della Compagnia che ne voleva assumere la costruzione e l'esercizio, si presentò da me, e alla prima domanda mia, rispose che avrebbe consegnata la linea in otto anni. Io allora, in presenza del mio egregio amico, gli dissi: ma se non desiderano che ritardarla di un anno da quel che io ho proposto nella legge, è perfettamente ozioso che si rivolgano a me.

Questo racconto mostra, che tante volte non si può fare quello che si desidera. Si tratta delle Alpi, di forare lunghe gallerie, e bisogna, per forza, adattarsi ad averle nel tempo che è possibile.

Faccio inoltre osservare all'onorevole Buttini, che, solamente nel 1883, è stanziata una somma discreta per potersi occupare della linea raccomandata con una qualche attività; inquantochè, nel 1882, non c'erano che 150 mila lire disponibili, bastevoli appena per fare gli studi.

Ad ogni modo, ripeto, che un tronco fu appaltato, e che solleciteremo i restanti lavori per quanto sarà possibile.

All'onorevole Marselli devo una risposta un poco più complessa; beninteso, all'infuori delle linee dell'avvenire, per le quali io, pur lodando le sue considerazioni, ho già dichiarato altra volta che, per il momento, non posso fare altro che intraprendere gli studi, se mi saranno richiesti dal mio collega della guerra.

L'onorevole Marselli, nel suo erudito discorso, ha parlato di linee che non soltanto sono iscritte nella legge, ma che si trovano in gran parte in quella tabella prima, che il ministro della guerra ha raccomandato.

Intanto io approfitto dell'occasione per ringraziare l'onorevole Marselli e l'onorevole Grimaldi di avere fatta la difesa dei criteri della legge del 1879, che ha recato e recherà benefici maggiori di quel che sembri; l'onorevole Marselli poi in special modo per avere avuto la cortesia, se non altro, di ricordare che se sminuzzamenti e difetti s'in-

contrano nella parte tecnica della legge, non a me devono essere imputati, perchè nella mia originaria proposta io non mi era occupato che di far costruire direttamente dallo Stato le grandi linee di interesse nazionale, le linee che vanno ai capoluoghi di provincia che allora non ne avevano, lasciando che al resto provvedesse, secondo l'importanza dei bisogni, l'attività provinciale vivificata dall'industria privata.

L'onorevole Marselli ha parlato dottamente sotto l'aspetto militare delle linee venete e, discreto com'è, ha detto: io non chiedo più di quello che il ministro possa darmi in base alle disposizioni della legge; e siccome la linea Monselice-Legnago deve essere aperta all'esercizio nel 1884, la Mantova-Legnago ed altre nel 1886, io mi contento di chiedergli di fare in modo che abbiano ad aprirsi tutte contemporaneamente nel 1885.

In altri termini, l'onorevole Marselli vorrebbe che si concentrassero gli sforzi per anticipare la costruzione di quelle linee che dovrebbero ritardare, forse anche andando un poco a rilento, in quelle che dovrebbero aprirsi all'esercizio nel 1884. E io di tale proposta debbo tener conto, perchè l'articolo 10 della legge fa obbligo al ministro dei lavori pubblici di affrettare più che sia possibile la costruzione di quelle linee che hanno un'importanza militare, secondo il parere del ministro della guerra; e siccome le linee ricordate fanno tutte parte della prima tabella, io sono disposto ad aggiungere dei premi, e a fare tutti quei sacrifici finanziari che saranno possibili, pur che ci facciano guadagnare tempo per il loro compimento.

Non posso però perdonare all'onorevole Cavalletto le gravissime cose dette a proposito delle ferrovie venete, che hanno in generale un'importante carattere militare.

Egli parlò come se si trattasse di cosa alla quale nessuno avesse mai pensato; disse fra l'altro che, andando di questo passo, nemmeno nel 1900 noi avremo aperto all'esercizio le ferrovie venete.

Cavalletto. Domando di parlare per fatto personale.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Or bene, se davvero si vogliono mettere, come suol dirsi, i punti sugli *i*, io dichiaro d'esser disposto ad adempiere come devo, la legge vigente, ma non a sostituire nulla di quello che non sia nelle mie facoltà.

Comincerò dalla Bassano-Primolano. L'onorevole Cavalletto dice che non si finirà nemmeno nel 1890. Ma io farò osservare alla Camera che la legge del 1882, la quale ha approvato la ripartizione dei fondi per tutte le linee, assegnando a

ciascuna il suo, anche tenendo conto delle anticipazioni di cui ho prima parlato, ha stabilito che della linea Bassano-Primolano il Ministero dei lavori pubblici debba cominciare ad occuparsi, nel 1883 e solamente in quest'anno dunque comincia lo stanziamento dei fondi relativi nel bilancio, fondi che, se riusciremo ad ottenere l'anticipazione coll'interesse del 5 per cento, saliranno ad una somma discreta. Vede, per conseguenza, l'onorevole Cavalletto che, fino ad oggi non posso essere accusato di ritardi di cui non sono responsabile.

La linea Bassano-Primolano deve essere aperta all'esercizio nel 1887; ci sono dunque cinque anni, mi pare che sia presto, per dire, che l'amministrazione non riuscirà ad aprirla nel termine prefisso, o prima, visto che è una delle linee militari.

La Belluno-Feltre-Treviso deve essere aperta nel 1885. Or bene, sopra 75 chilometri, 44 sono già in corso di costruzione; altri sono appaltati, come quello da Fener a Feltre.

I lavori da Fener in su sono andati deserti all'asta, ma anch'essi verranno appaltati.

Sarà questione di un mese al più, non è poi un gran male: ed io in ogni modo posso garantire che per l'anno 1885, e forse prima, la costruzione della linea sarà ultimata.

Vengo alla Legnago-Monselice. L'onorevole Chinaglia ebbe ragione parecchie volte di lamentarsi del ritardo nella costruzione di questa linea. Ora però le cose sono rimesse in miglior piede, e se non è di già appaltato, sta per appaltarsi il tratto sino a Montagnana; rimane il tronco da Montagnana a Legnago che è in pianura, e non presenta difficoltà di costruzione; per conseguenza nessun dubbio che per il 1884, che è l'anno prescritto dalla legge, possa quella linea essere aperta all'esercizio. L'onorevole Marselli veramente vorrebbe che fosse aperta nel 1885 per spingere la costruzione di qualche altra. Ma io non vedo il perchè si debba ritardare, quando non c'è necessità assoluta, l'esecuzione ed il compimento di questa linea.

Della Mestre-San Donà-Portogruaro il tratto fino a San Donà è finito e fra pochi mesi, credo, verrà aperto all'esercizio. Ed è appaltato tutto il resto fino a Portogruaro. Che cosa dunque si voglia di più io non so. Potrà essere che alcuni appaltatori ritardino i lavori; ma credo poco anche a questa ipotesi, poichè l'esecuzione ne è affidata ad una impresa fortissima, la società Veneta, che ha mezzi e che, essendo appunto veneta, non vorrà certamente mettere mala volontà per non affrettarne la costruzione. Sarà questione che, invece del 1884, debba farsi nel 1885 l'apertura.

Ma, ricordando anche qui l'opinione dell'onorevole Marselli, il quale crede che basti aprirla nel 1885, dirò che, se nel 1884 potremo aprire all'esercizio la linea Mestre-Portogruaro, cominceremo ad avere un vantaggio anche rispetto alle esigenze militari.

L'onorevole Solimbergo raccomandò un'altra linea, già patrocinata dagli onorevoli Cavalletto, Marselli ed altri, cioè, la linea di Portogruaro-Casarsa-Gemona ed anche la Treviso-Motta. Ma l'onorevole Solimbergo sa che questi tronchi di linee, meno quello Treviso-Motta, formano una linea sola, che è la continuazione della Mestre-San Donà-Portogruaro.

Or bene, la legge stabilisce che si debba costruire ed aprire all'esercizio nel 1884 la linea Treviso-Motta, che è già appaltata tutta, e che siamo sicurissimi sarà costruita e terminata entro il termine assegnato. Delle linee Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona, se l'onorevole Solimbergo vuol dare un'occhiata alla tabella che è legge per me, poichè fu approvata dalla Camera, vedrà che io debbo cominciare ad occuparmene soltanto in quest'anno...

Cavalletto. Va bene.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. ... e, anche per questo io non sono colpevole di alcun ritardo. Le linee in questione debbono essere aperte all'esercizio nel 1886; quando saremo nel 1885, se non ci sarà la probabilità di farlo, comprenderò la ragionevolezza dello spavento e delle parole dell'onorevole Cavalletto, ma per ora mi sembrano fuori di luogo.

Viene poi la linea Adria-Chioggia. Questa linea, lunga 130 chilometri, è già appaltata per 35 o 36 chilometri. Disgraziatamente le inondazioni del Veneto cagioneranno qualche ritardo per la difficoltà di rifare alcuni lavori; ma faremo tutto il possibile per affrettare anche questa. Ci sono ancora delle questioni militari da appianare per la costruzione dei ponti sull'Adige, sulle Cavanelle e in altri siti, ma ad ogni modo procederemo con tutta l'alaacrità possibile, perchè abbiamo l'obbligo di aprire la linea all'esercizio nel 1884; e se riusciremo, come spero, a farlo, l'onorevole Cavalletto ed io saremo arcicontenti.

Cavalletto. Contentissimi.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Grimaldi raccomandò di esaudire i legittimi voti di Catanzaro, con l'avvicinare sempre più la stazione della nuova linea dalla marina di Catanzaro allo Stretto Veraldi, all'abitato di quella città, conformemente al concetto della legge e alle deliberazioni del Consiglio provinciale.

Ora il primo tronco di detta linea dalla marina di Catanzaro, fino al piede di Catanzaro, dirò così, perchè si tratta di un poggio elevato. Ed è in costruzione, nè credo che dia luogo a lagnanze; almeno non ne ho udite, nè alla Camera, nè in privato.

Accolgo volentieri la raccomandazione fattami dall'amico Grimaldi, perchè ho dichiarato più volte che le strade ferrate sono fatte per le necessità dei paesi, e che è quindi mio intendimento che si superino tutte le difficoltà superabili, tenuto conto, s'intende, delle esigenze della finanza, per accostarsi all'ottimo più che sia possibile. Ma l'onorevole Grimaldi dovrà almeno rendermi giustizia che non sono imputabile di nulla a questo proposito.

Egli ricorderà che il progetto stabiliva la stazione di Catanzaro in una località che non piaceva alla cittadinanza catanzarese, e che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, per due volte, ha dato un voto contrario ai desiderî di quella popolazione, la quale trovava che, pei suoi bisogni, la stazione stava meglio in una certa località, mentre il Consiglio superiore dei lavori pubblici riteneva che, per difficoltà tecniche, stava meglio in un'altra.

Ma il meglio o il peggio parendomi cose relative, ho mandato sul luogo appositamente un ispettore perchè prendesse in considerazione molto minuta lo stato delle cose e vedesse di contentare, se era possibile, la città di Catanzaro. E la questione infatti fu risolta come la cittadinanza catanzarese richiedeva. Ma posteriormente sopravvenne un'altra modificazione nei desiderî di quella popolazione, desiderî che saranno senza dubbio legittimissimi. Adesso, invece di volere la stazione nel luogo che era prima stato indicato, la si vorrebbe altrove.

E siccome ancora nulla è pregiudicato in modo assoluto, io prendo impegno di fare studiare questa variante, ben inteso però che io non consentirò mai ad un progetto che conducesse ad un regresso.

Grimaldi. No, no.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Non dico questo per l'onorevole Grimaldi; lo dico soltanto perchè amo di esser chiaro. È la stessa cosa (lo dico qui per incidenza) avvenuta per Feltre. Per accostarsi a Feltre si chiedeva un regresso sulla linea di Belluno, di fare andare, cioè, e tornare la linea; la quale, per essere continua, non deve andare a ritroso. Ora però si sta studiando una modificazione, che forse contenterà anche i desiderî della città di Feltre.

Il mio amico Lacava in sostanza sollecita la

esecuzione dei lavori già in corso per la linea Sicignano-Castrocuoco, e raccomanda per tutto il resto di fare il più presto che sia possibile. Discretissima domanda, che è nell'interesse comune di secondare.

Per la Sicignano-Castrocuoco, da un rapporto dell'ispettore Borgnini che si recò sul luogo, rilevo che i lavori erano bene sviluppati e regolarmente condotti, nè pare quindi che ci fosse nulla di straordinariamente anormale, nemmeno quanto a ritardi per parte dell'impresa.

C'era qualche difficoltà per diverse questioni d'indole tecnica, fra le quali una circa l'uso di pozzolana locale; ma da informazioni recentissime mi risulta che tali questioni potranno essere presto composte, e gli ostacoli che possano esservi per questa parte, alla speditezza dei lavori, saranno prontamente rimossi.

Non do al mio amico Lacava maggiori spiegazioni sul tronco di linea fino a Lagonegro, perchè egli ne sa più di me, e perchè egli certamente si contenta della mia dichiarazione che faremo tutto quello che è possibile per la sollecitudine dei lavori.

Trattandosi però di una linea importantissima, quale è l'Eboli-Reggio, mi permetta la Camera, che, senza esservi stato spinto da punture di amici, dia io stesso qualche maggiore schiarimento. (*Interruzione dell'onorevole Francica*)

L'onorevole Francica, è vero, ha pure raccomandato questa linea; ma avendo egli parlato più tardi, e seguendo io gli oratori nell'ordine con cui hanno parlato, dovrò rispondergli dopo anche intorno alla ferrovia dall'Angitola al Rosarno.

Venendo all'Eboli-Reggio, dirò che al presente sono appaltati nella Battipaglia-Castrocuoco 50 chilometri per 23 milioni in cifra tonda; nella Sicignano-Castrocuoco 26 chilometri per 13 milioni e mezzo; nella Reggio-Castrocuoco 20 chilometri per 5 milioni e mezzo. Sono dunque in corso di costruzione sulla linea Eboli-Reggio 96 chilometri per 42 milioni. In corso di appalto poi vi sono 11 chilometri per circa 6 milioni e presto potranno essere appaltati (poichè vi sono già i progetti approvati dal Consiglio dei lavori pubblici e siamo agli ultimi stadi amministrativi) altri 36 chilometri per 19 milioni; vi sono inoltre i progetti rinviati per modificazioni, lo che vuol dire che tra un mese o due si potranno avere i progetti per altri 32 chilometri con una spesa di 19 milioni.

Perciò tra appalti in corso di lavoro, e lavori che si potranno intraprendere entro il presente anno, vi sono già 175 chilometri per 86 milioni di lire rispetto all'Eboli-Reggio. Ho voluto esporre queste

cifre, trattandosi di una linea tanto importante, perchè la Camera sappia qualche cosa, e non per difendere o rivendicare l'opera dell'amministrazione, poichè, a questo proposito, debbo soggiungere che se io potessi appaltare 200 chilometri in un giorno della linea Eboli-Reggio, ne sarei molto felice, visto che, dovendosi costruirla, più presto si fruisce, meglio è.

L'onorevole Melodia parlò specialmente delle linee che vanno sotto la denominazione di linee Ofantine, cioè della Candela-Ponte Santa Venere, Fiumara d'Atella-Potenza, della Ponte Santa Venere-Avellino, e della Ponte Santa Venere-Altamura-Gioia; e più particolarmente anzi parlò di quest'ultima; e se ne capisce facilmente la ragione. Scopo della domanda dell'onorevole mio amico Melodia non è che quello d'affrettarne il più che sia possibile la costruzione.

Accennando alla classificazione di detta linea, egli disse: « Volge oramai il quart'anno dacchè è in vigore quella legge, migliorata dalle altre promulgate successivamente per facilitarne l'esecuzione, e sventuratamente le provincie interessate, sebbene abbiano adempiuto alla disposizione dell'articolo 6, almeno questo mi consta per quanto ha attinenza alla Ponte Santa Venere-Gioia cioè, nonostante negli allegati annessi al presente bilancio non veggo nulla che la riguardi. »

Io prendo atto molto volentieri delle raccomandazioni dell'onorevole Melodia e degli altri che hanno fatto simili raccomandazioni per quella linea. Ma ripeto anche in questo caso che nulla mi si può addebitare, perchè le linee alle quali alludo hanno nella tabella stanziato il primo fondo solamente nel 1883, ed io non potevo occuparmi nel 1881 di linee che anche l'onorevole Melodia ha contribuito a lasciar cominciare in quest'anno, avendo pur egli, credo, votato in favore della legge.

Melodia. Non ho votato perchè ero ammalato.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Tuttavia cercherò di servirvi delle facilitazioni previste dalla legge del 1882 per sollecitare dette costruzioni. E anzi devo annunziare formalmente all'onorevole Melodia ed agli altri che hanno parlato circa questo argomento, che sia per la linea da Ponte Santa Venere a Potenza, sia per la linea di Avellino-Ponte Santa Venere-Altamura o Gioia del Colle, in principio di quest'anno, come me ne correva l'obbligo, ho costituito gli uffici, perchè siano intrapresi gli studi che saranno affrettati più che sia possibile.

Quanto all'andamento della linea per il versante orientale del Vulture, per tener conto degli interessi di oltre quaranta mila abitanti che si trovano

lungo quella linea, assicuro nuovamente l'onorevole Branca, il quale più specialmente ebbe a parlarne, che darò istruzioni necessarie, perchè gli studi comparativi siano fatti.

L'onorevole Papa desidera sapere se i progetti del tronco Piadena-Brescia si limitino ai tre che ha accennato, o se per avventura ve ne possano essere altri. La domanda mi pare un po' troppo larga, poichè dei progetti ce ne possono essere non solamente tre, ma quattro o cinque, e si possono studiare quante linee si vuole. A me consta però che di progetti veri ne esistono tre, due fatti dall'ufficio governativo, ed uno che era l'antico progetto Mantegazza, che servì di base alla prima concessione.

L'onorevole Papa sa che esiste una questione pur troppo spinosa, non per lui, ma per chi deve poi trovarsi un giorno a risolvere in un modo da scontentare meno gente che si può, se la strada cioè, debba passare sulla riva destra o sulla riva sinistra del Chiese.

Gli studi a buon conto sono finiti per due progetti; resta il terzo, quello del Mantegazza, intorno al quale, per soddisfare fino all'ultimo limite possibile i desiderî manifestati dagli interessati, abbiamo disposto che si faccia un nuovo esame per tener conto di varianti che si credono utili per migliorare quell'andamento; e ne affretteremo la risoluzione, se sarà necessario, perchè ormai si hanno tutti gli elementi per pronunziare un giudizio.

Ho detto all'onorevole Pasolini che, rispetto ai meriti dell'Adriaco-Tiberina, io, lungi dal metterli in dubbio, ripeto con lui che è la linea ideale degli abbreviamenti futuri. Egli però m'interpella in modo più preciso, chiedendomi se fra le linee che debbono farsi in un avvenire non lontano, questa sarà una delle prime ad essere costruite; inoltre mi chiede conto degli atti ad essa relativi.

Degli atti veri e propri al Ministero dei lavori pubblici non ce ne sono, e non ve ne potrebbero essere. Fu presentato dai rappresentanti di un consorzio delle provincie un progetto dell'ingegnere Romano, che lo ha fatto per conto di una impresa privata; so che diverse provincie, cominciando da Roma e andando fino a Venezia, per mezzo delle loro rappresentanze ufficiali, si danno d'attorno, ed io le lodo, per concretare qualche cosa intorno a questa linea; ma più in là non si è mai arrivato. L'impresa domanderebbe anche la classificazione in quarta categoria, ma questa è una questione di un ordine molto importante e delicato; e non si può trattare così alla leggiera, senza avere tutti gli elementi che sono necessari.

Quanto al dire se l'Adriaco-Tiberina sarà una delle prime ad essere costruite nell'avvenire, io col desiderio posso dichiararlo, ma di fatto non posso dir niente, perchè bisognerebbe che sapessi chi sarà a questo posto quando si tratterà di fare una legge che comprenda le linee future; questo soggiungo solamente (perchè sono sempre uso a dire francamente quello che sento) che, sia per la linea dell'Adriaco-Tiberina, sia per la linea Lucca-Modena, sia per la direttissima Bologna-Firenze-Roma, sia per l'altra linea Sant'Arcangelo-Fabriano, e tante altre che sono state nominate d'importanza più o meno militare ed economica, il presente è un periodo d'istruttoria per una legge futura, e che fanno bene le amministrazioni interessate a non dormire, affinchè non accada poi loro di trovarsi un giorno impreparate, come si trovarono molte, precisamente nel 1879, per la legge delle ferrovie, e molte altre ancora per la legge del 1881, rispetto a certi lavori stradali straordinari; e anche durante la discussione del presente bilancio, abbiamo ascoltato delle lagnanze per conto di provincie, che allora non sapevano nemmeno che la legge si discutesse, o non ne volevano sapere.

Dunque io considero il presente periodo come un periodo di utilissima istruttoria per gli anni futuri, atto a mettere in evidenza, non solamente tutti i vantaggi delle nuove costruzioni che si domandano, ma per completare veramente gli studi in modo da farci conoscere le ragioni fondamentali che raccomandano di darvi corso nell'interesse dello Stato.

All'onorevole mio amico Fortunato non parmi di aver nulla a rispondere, poichè, rispetto al tipo della costruzione delle linee ofantine, ho già risposto, e rispetto agli studi ho già dichiarato all'onorevole Melodia che sono stati ordinati.

All'onorevole Gallo, che raccomandava di aumentare il personale nella costruzione della linea da Porto Empedocle a Castelvetrano, risponderò che i relativi studi sono stati ordinati ai due ingegneri-capi delle due opposte parti di Trapani e di Girgenti, e che, come ho avuto occasione di dichiarare all'onorevole La Porta, che se ne è interessato altre volte, potrò anche aumentare il personale. L'onorevole Gallo vorrebbe una sezione d'ingegneri a Sciacca.

Per questo poi non so proprio che cosa dirgli. Se Sciacca sarà la sede più opportuna per la sezione degli ingegneri, l'ingegnere capo ve la istituirà; ma se crederà opportuno metterla in altro luogo per far più presto e più utilmente gli studi, io non mi sentirei proprio di ordinare da

qui che faccia diversamente. In ogni modo presenterò il desiderio dell'onorevole Gallo all'ingegnere capo di Girgenti perchè ne tenga il massimo conto.

Vengo all'onorevole Farina, il quale deplorò che la linea Sanseverino-Salerno non fosse di 4^a categoria piuttosto che di 3^a, perchè sarebbe più facilmente eseguita. Io veramente non so comprendere questo miracolo di trasformazione e desidererei che l'onorevole Farina me lo spiegasse, per fare una linea di 4^a categoria presto, bisogna trovare chi metta fuori i danari.

Farina. Perchè è produttiva.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Sarà produttiva, ma finora nessuno è venuto a domandarmi di costruirla; delle linee di 4^a categoria bisogna che sia domandata la costruzione e l'esercizio. Anche quelle di 3^a possono essere concesse; ma bisogna che dichiaro che la sola parte della legge che non è viva è quella delle concessioni eccetto che per la 4^a categoria, perchè le provincie garantiscono e fanno contratti per la 4^a categoria; ma per la 3^a non ho ancora trovato uno che venga a chiedermi seriamente la concessione di una linea sola, mentre sarei disposto a concederla, salve beninteso le riserve della legge del 1879.

Ho speranza adesso, ma molto leggiera, che una Compagnia inglese si offra sul serio di costruire la linea da Avellino a Ponte Santa Venere e da Ponte Santa Venere a Gioia. Beninteso che io tratterei questa concessione se le provincie lo desiderano; se poi amano meglio che col *tran-tran* le eseguisca lo Stato, allora ci vorrà pazienza per quei sette e otto anni necessari per condurle a compimento. Ma, a parte lo scherzo del trapasso di una categoria ad un'altra, l'onorevole Farina dice: io mi contenterei che l'onorevole ministro dichiarasse a me quello che ha dichiarato all'onorevole D'Arco, che cioè non si è occupato di questa linea per accumulare danari; ed averne di più quando la comincerà. Disgraziatamente non posso soddisfare l'onorevole Farina dandogli la stessa risposta, perchè direi una bugia. Io non mi sono occupato della linea San Severino-Salerno per la semplicissima ragione che io doveva cominciare ad occuparmene nel 1883; ed ora che ci siamo arrivati, io ho dato ordine subito all'ingegnere capo di Salerno (lo potrà chiedere al cavaliere Fabris) di cominciare gli studi.

Prima di quest'anno, non solamente non aveva l'obbligo di occuparmene, ma non aveva nemmeno ragione di farlo; imperocchè (dico questo per l'onorevole Farina e per quanti altri si trovano in questa stessa condizione), se si trattasse di 4, 5,

8, 10 linee, io direi: non ricorro nemmeno a questo pretesto, e per una linea che deve cominciare nell'anno 1885, io comincerò gli studi nel 1883, nonostante che ormai, anche quella di far gli studi è divenuta una difficoltà molto grave, più grave forse di quella di costruire. Le linee invece sono moltissime, e io non ho altro mezzo che quello di attenermi scrupolosamente alle prescrizioni della legge.

Dunque, ripeto, l'ordine degli studi è stato dato, e la linea deve essere aperta all'esercizio nel 1886; e siccome si tratta di una spesa di 3,200,000 lire, comprenderà l'onorevole Farina, che non può esservi neanche il dubbio che per l'epoca stabilita dalla legge si arrivi a condurla a compimento.

Ho già risposto alle considerazioni generali che l'onorevole Branca aveva fatte, sia intorno alla legge, che alle linee dell'Ofanto, ed anche a quelle speciali per la linea Foggia-Potenza, avendo io dichiarato, e confermandogli ora, che farò fare gli studi di confronto fra il progetto che percorre la regione del Vulture e quello che va dalla parte opposta di Baragiano.

L'onorevole Sciacca della Scala ha parlato di tre cose. Prima, della questione pendente per la famosa curvilinea o rettilinea del primo tronco di ferrovia da Messina a Patti; seconda, dello affrettare la costruzione di quello stesso tronco per poter utilizzare qualche parte della linea; terza, di provvedere a che l'Eboli-Reggio sia costruita in maniera, per ragione di pendenze e di curve, da essere atta all'ufficio cui è destinata.

L'onorevole Sciacca ha ricordato che due tronchi della Messina-Palermo sono già costruiti, l'uno dal lato di Palermo, da Cerda verso Cefalù, e l'altro dal lato di Messina fra Saponara e San-Filippo, e ha detto che egli era ben lontano dal fare di ciò carico all'amministrazione, visto che per soddisfare i desiderî della provincia di Messina io m'indussi in epoca di bisogno di lavoro, nel 1880, a cominciare anche al di là della galleria Peloritana un tronco di ferrovia; l'onorevole Sciacca avrebbe potuto pure ricordare che allora mi garantivano che avrebbero continuata la linea con una tramvia; locchè mi auguro che avvenga, poichè ad onta della costruzione che faremo della Peloritana, quella tramvia avrebbe ugualmente una ragione di vita, trovando da soddisfare a molti bisogni.

Ma, ad ogni modo, quel tronco fu fatto. Si tratta ora di continuare. Sono stati appaltati quattro tronchi per 52 chilometri sopra 200, per una somma di 20 milioni. Io desidero appaltare anche tutta la linea, perchè, per fortuna, i progetti esi-

stono, quantunque abbiano condotto a delle risultanze un po' gravi relativamente alla spesa, dappoichè, in confronto dei primi progetti, si aumenta di una diecina di milioni la spesa che era stata presunta.

Comunque sia, alle cose che non hanno rimedio è inutile pensare; e io potrei dare in appalto altri tronchi della linea, ma, avendo impegnati 20 milioni, comprende facilmente l'onorevole Sciacca della Scala, che, prima d'impegnarne altri subito, bisogna fare i conti sulle rate future, perchè dovremmo pagare il cinque per cento sull'intero, senza aver disponibile quasi nessuna somma.

Ora ciò condurrebbe non solamente a conseguenze finanziarie un po' gravi, ma difficilmente ci farebbe trovare chi volesse anticipare tutto il capitale.

Però, siccome io non sono uso a nascondermi dietro pretesti, debbo dire che la vera ragione per la quale non si procede nei lavori, dalla parte di Messina è, che il primo tronco che dovrà appaltarsi è appunto quello sul quale deve decidersi la questione della rettilinea o della curvilinea di Milazzo; dalla parte di Palermo invece non esiste alcuna ragione per ritardare i lavori, e spero che fino a Cefalù la linea sarà costruita abbastanza presto.

Io prego il mio onorevole amico Sciacca della Scala di non pretendere da me una dichiarazione circa al modo come sarà sciolta la questione della curvilinea o della rettilinea, perchè in tal caso tanto varrebbe avere già emanato il decreto provocandone tutte le conseguenze.

Ricorderà l'onorevole Sciacca della Scala che la questione ha eccitato molto gli animi nelle popolazioni di Milazzo, di Messina e di altri paesi di quella regione. Verrà il giorno in cui avrò il dolore di scontentare qualcuna di quelle località, ma almeno fino a quel giorno mi permetta che io taccia su questo proposito. Si assicuri però che per parte mia non sarà ritardata di molto la risoluzione, che del resto è più una risoluzione del Governo, che del ministro dei lavori pubblici, dopo il modo col quale quelle popolazioni hanno preso a giudicare la faccenda, facendone più una questione di amor proprio che di vero andamento della linea.

In quanto al costruire l'Eboli-Reggio in condizioni da poter soddisfare al suo ufficio, io ho già risposto altre volte, che quella linea non avrà altre condizioni sfavorevoli che quelle che apporta ad essa la natura.

Certamente, non posso abbassare i monti traverso ai quali è d'uopo passare. È vero che si fanno gallerie di 15 chilometri, ma si fanno sulle

vette delle Alpi, dove non si può farne a meno; ma quando si tratta di colline che si possono salire montando il 12, il 15 sino al 20 per mille, bisogna rassegnarvisi, come ci si rassegna, non solamente per la Eboli-Reggio, ma anche per la Firenze-Faenza, per la linea dei Giovi e per tutte le linee che attraversano l'Appennino.

Anzi stia certo l'onorevole Sciacca che la linea Eboli-Reggio è in migliori condizioni di tutte le altre che traversano l'Appennino, e che se avrà in certi punti qualche pendenza di montagna, che si accosterà al 24 per mille, non si tratterà che di brevi tronchi e che non ne risentirà nulla il percorso totale dei 400 e tanti chilometri. Quanto alle curve, nessuna sarà minore di 300 metri. Dunque per questa parte nessun inconveniente.

All'onorevole De Rolland debbo rispondere che io non saprei in qual modo tener conto delle sue considerazioni per la linea Aosta-Ivrea, dal momento che questa linea è stata appaltata tutta intera. Per parte mia ho provveduto interamente, e, a meno che non nascano colle imprese questioni non prevedibili, adesso non c'è ragione di dubitare che la linea Aosta-Ivrea non debba essere aperta, secondo la legge, nel 1885.

In quanto all'altra strada pel San Bernardo, al confine della Svizzera, non so se abbia inteso di parlare del traforo. Se si riferiva al contrasto tra il piccolo e il grande San Bernardo, il Montebianco, il Sempione, ecc., è questione troppo grave per affrontarla ora; se poi ha parlato della strada ordinaria, allora è segno che è una strada nazionale, e ne cureremo la manutenzione più che sia possibile, e farò prendere atto delle sue raccomandazioni per vedere se vi è qualche cosa da migliorare a fin di soddisfare gl'interessi di quelle popolazioni.

De Rolland. È la strada nuova. È decretata.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. È compresa nella legge del 1881?

De Rolland. È compresa.

Presidente. Ma prego di non interrompere.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. E allora dipende dalla provincia di Torino. (*Segni negativi dell'onorevole De Rolland*) Come no? La provincia di Torino non ha mai chiesto che si sostituisca il Governo alla costruzione delle sue strade.

De Rolland. È nazionale.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ma come? Dice che è una linea nuova, che è compresa nella legge del 1881, ed io non so come possa questa linea essere nazionale. Delle strade nazionali nella legge del 1881 non ve n'è alcuna; non vi sono che poche correzioni delle strade nazionali esistenti; e

per questo ho detto che, se parla di una linea già nazionale e da correggere, io mi farò un dovere di fare esaminare se vi è luogo di proporla, o nel bilancio, o con legge speciale.

De Rolland. Vuol darmi facoltà di parlare per un'osservazione, onorevole presidente?

Presidente. Al suo turno. Ce ne sono già tre che hanno chiesto di parlare.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Ventunesimo succedette l'onorevole Marcora. E leggo nel suo discorso una prima raccomandazione circa alla linea Lecco-Colico, la cui importanza, disse l'onorevole Marcora, non ha bisogno di dimostrazione in questa Camera ed alla quale sono assegnate soltanto 300,000 lire pel corrente anno.

“ Dell'esiguità della somma non posso certamente far carico all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè mi è nota la sollecitudine sua per questa linea; quindi prego l'onorevole ministro di volere interporre i suoi buoni uffici e adoperarsi, in tutti i modi possibili, a sollecitare la formazione del consorzio, ecc. „

Io ringrazio l'onorevole Marcora; ma lo prego di riconoscere che ha preso equivoco circa alle cifre. Per la linea Lecco-Colico fu approvato di incominciare la costruzione nel 1883, disponendo non di 300,000, ma di 800,000 lire. E qui prendo l'occasione per dare una spiegazione a diversi miei colleghi che sono forse caduti nello stesso equivoco, nel quale è caduto l'onorevole Marcora. Parecchi osservando la tabella unita al bilancio, e trovandovi iscritte somme esigue, si sono lagnati nelle pubbliche discussioni o privatamente che le somme sono insufficienti all'importanza delle strade.

Ma io faccio osservare in proposito (e così il caso della Lecco-Colico si spiega molto bene) che la legge del bilancio riproduce esattamente l'assegnazione dei fondi stabilita dalla legge del 1879, secondo cui una linea di terza categoria viene pagata in 18 o 19 anni; ma poi la legge del 1882, stabilì le tabelle che non modificarono lo stanziamento nei bilanci, ma determinarono le somme di cui può disporre il Governo procurandosele anticipatamente all'interesse del 5 per cento.

La tabella del bilancio assegna lire 333,000 alla linea Lecco-Colico, ma il Governo è autorizzato a spenderne 800,000, procurandosi l'eccedenza all'interesse del 5 per cento.

Dunque se gli onorevoli colleghi vogliono rendersi vero conto del lavoro che si può fare per le singole linee, non guardino le tabelle annesse al bilancio, ma guardino quelle unite alla legge, dove presso a poco sono assegnate per ogni linea e per

ogni anno, le somme delle quali il Governo ha facoltà di disporre.

Può essere che in qualche caso non arrivi a procurarsele; ma, ad ogni modo, o prima, o poi, si troveranno tutte.

L'onorevole Marcora parlò anche dell'altra linea Tirano-Sondrio, linea di 4ª categoria, della quale la provincia ha dichiarato si occupi lo Stato, pronta a contribuire essa e un consorzio di comuni per le proprie quote.

L'onorevole Marcora si fa caso che non sia compresa ancora nella tabella di bilancio. Mi permetta il mio amico Marcora di fargli osservare che per andare a Tirano, bisogna percorrere tutta la Lecco-Colico, per la quale cominceremo, nel 1883, a far la costruzione; che poi bisogna finire almeno la Colico-Sondrio, soddisfazione non di un desiderio, ma di una necessità, e quindi è prematuro occuparsi dell'ultimo tronco da Sondrio a Tirano che si può costruire in due o tre anni.

Del resto, le pratiche per la Sondrio-Tirano non è molto che sono ultimate; non ricordo se ciò sia stato prima o dopo la presentazione del bilancio, che rimonta ai primi di settembre; ma è certo che, se anche nel 1883 apparirà la convenienza, per non ritardare l'attuazione della linea, di metter mano alla sua costruzione, abbiamo disponibile una somma di 300 mila lire circa, precisamente pei casi non contemplati nella prima tabella e che se occorrerà di specificarli col bilancio definitivo si potrà provvedere.

All'onorevole Pozzolini, che ha spaziato unicamente nel campo militare, io ho poche risposte particolareggiate da dare; imperocchè egli si è attenuto più a considerazioni generali che a questioni di appalti di un tronco o di un altro. Egli ha raccomandato l'esecuzione delle linee militari specialmente del Veneto, e su questo ho già risposto, mi pare, abbastanza lungamente.

Ha poi parlato particolarmente della Sulmona-Isornia-Campobasso, e questa la pongo nel numero delle altre, per le quali ho detto che faremo gli studi necessari; aggiungo che fin dai primi di gennaio sono stati inviati all'ufficio della Sulmona-Roma ordini per fare gli studi di quella linea, perchè la legge stabilisce che nel 1883 dobbiamo cominciare ad occuparcene.

L'onorevole Pozzolini ha poi raccomandato che si affretti la costruzione della Faenza-Firenze.

Di questa linea sono stati appaltati 40 chilometri sopra 97, per una somma di 22 milioni circa. I progetti sono pel rimanente avanzati e presto faremo gli appalti; ma non saranno questi che varranno ad affrettare la costruzione della linea, in-

quantochè egli mi insegna che tutto dipende dal compimento della galleria dell'Appennino fra Creispino e Fosso Canecchi; ed in materia di gallerie, specialmente dove non è possibile l'applicazione dei mezzi meccanici, non si può fare più di quel tanto; e se saremo costretti ad impiegare quattro anni bisognerà aver pazienza ed aspettare che la galleria sia aperta. Certo è che se invece di quattro anni, si potesse impiegare minor tempo, l'amministrazione è disposta a fare anche quel po' di sacrificio pecuniario che possa essere richiesto a questo fine, essendo persuasa dell'importanza della linea sotto l'aspetto militare.

In quanto alla Aulla-Lucca, nel 1883 il Governo comincerà a poter disporre dei fondi assegnati per la sua costruzione; nella legge del 1882 sono state destinate lire 700,000, nel bilancio appaiono meno, ma possiamo impegnarci per 700,000 nel 1883, per 700,000 nel 1884 e nel 1885, e poi per somme maggiori, fino al punto che nel 1892 dovrebbe essere finita.

Bisogna però che io ne dica quel che penso. Io credo che l'Aulla-Lucca sarà una delle linee più difficili ad essere eseguite, non per le difficoltà tecniche, ma per le difficoltà che pongono innanzi le provincie.

È una linea che ha un interesse locale di molta importanza, ma ha poi importanza grandissima militare.

Ora io non credo che la provincia di Lucca abbia i mezzi sufficienti per pagare le spese, e che i sacrifici che deve fare per gli interessi locali, siano sproporzionati rispetto all'importanza degli interessi medesimi.

Il fatto è, che finora non possiamo contare sopra il volenteroso concorso nella quota stabilita dalla legge per le provincie. È il caso della Sant'Arcangelo-Fabriano; noi cercheremo in ogni modo di vincere tutte le difficoltà amministrative; si faranno gli studi, si preparerà tutto, e non potendo far altro, si penserà ai mezzi necessari per provvedere legislativamente in altro modo, perchè queste di cui parlo, sono di quelle strade, la cui costruzione non deve arrestarsi davanti alla spesa di un qualche milione di più o di meno, a carico di una provincia o di un'altra.

L'onorevole Araldi, oltre le considerazioni importantissime sul tema generale delle linee militari, parlò della Lucca-Modena, per Val di Secchia e Val di Serchio, secondo il progetto dell'egregio ingegnere Artom, (o del Pacini?) unendosi anche egli agli altri che avevano propugnata questa linea sotto il medesimo aspetto. Ma intorno ad essa ho già dichiarato, che, come per le altre, non sola-

mente non ho difficoltà a intraprendere gli studi; ma che posso anzi soggiungere che ho già dato verbalmente, all'ingegnere capo di Modena, il preavviso che sarà incaricato quell'ufficio di cominciare gli studi relativi e darò le disposizioni necessarie perchè siano sollecitati. Quanto al progetto dell'Artom o del Pacini che sia, sarà tenuto nella considerazione che certamente merita.

Voci. Domani, domani! No; avanti.

Baccarini, ministro dei lavori pubblici. Per me è indifferente. L'onorevole Corvetto parlò dell'altra linea che si trova nelle identiche condizioni della Aulla-Lucca, amministrativamente parlando, cioè della Sant'Arcangelo a Fabriano. Quella linea avrà tutto l'interesse militare che si vuole, nessuno lo mette in dubbio, ma sarà difficile che una piccola provincia come quella di Pesaro voglia pagare a milioni quest'importanza che non concerne gl'interessi suoi.

Gl'interessi locali sono grandissimi; ma ogni peso ha un limite, e sembra che questo contribuire per 27, 28 od anche 30 milioni da parte della sola provincia di Pesaro sia troppo grave; e dico per la sola provincia di Pesaro, perchè le due provincie estreme, Ancona da una parte e Forlì dall'altra, pare che non ne vogliano sapere di dare il loro concorso.

E siccome la provincia di Pesaro, nè rappresenta da sè i due terzi, nè intenderà di volerli rappresentare per l'aggravio, ne verrà di conseguenza che la linea di Sant'Arcangelo-Fabriano si troverà tra quelle linee per le quali bisognerà pensare un dato giorno a prendere qualche altro provvedimento.

Per me, l'ho già detto altra volta, non avrei che un consiglio da dare a quelle provincie, di contentarsi cioè dello scartamento ridotto. Così si risparmierebbero forse dodici milioni, ed il servizio militare non ne soffrirebbe. Io ho già raccomandato che si facciano degli studi per far caricare i cannoni, e questi studi sono stati fatti da una persona espertissima di queste cose, dall'ingegnere Martorelli, il quale ha anche preso il brevetto per un modello di carro per caricare i cannoni nei treni a scartamento ridotto, il che fu provocato precisamente dal problema di far costruire con questo tipo la linea Sant'Arcangelo-Fabriano, senza recar danno pei trasporti militari.

Si tratta d'una linea che potrebbe far parte di una rete di 500 chilometri a scartamento ridotto, comprendente le linee Arezzo-Fossato, Stia-Arezzo; al Sant'Arcangelo-Fabriano congiunta all'altra colla metaurense di cui si sta costruendo adesso, come linea di quarta categoria, il primo tronco;

sarebbero, lo ripeto, 500 chilometri; contando almeno 4 carri per chilometro, si avrebbero 2000 carri, e quando si dispone di 2000 carri, si fa tutto il servizio che si vuole su qualunque linea.

Non sarebbe la stessa cosa se la linea fosse isolata e non potesse disporre che di 40 o 50 carri. Quanto al trasporto, non è che questione di trapassare i carichi da un carro all'altro, e questa è una cosa ottenibile facilmente. Ad ogni modo provvederà la provincia ai propri interessi, o aspetterà che si possa pensare con altri mezzi a costruire la linea raccomandata.

L'onorevole mio amico Baratieri e con esso l'onorevole Bonardi, parlarono della Parma-Brescia-Iseo, raccomandando, l'onorevole Baratieri specialmente, che la linea proseguiva fino ad Edolo, e ciò certamente per alte ragioni, per alte considerazioni militari che egli espose non meno dottamente dei suoi colleghi Marselli, Pozzolini, Zanolini, Araldi ed altri, intorno a tutte le linee ferroviarie militari del regno.

Quanto agli interessi proprio vitali della costruzione è un'altra cosa; ma militarmente parlando, capisco anch'io che, invece di fermarsi ad Iseo, sarebbe assai meglio arrivare fino ad Edolo. Ma, discretissimo com'è, l'onorevole Baratieri, mi raccomandò che quel tronco fosse almeno posto in quarta categoria. Alla domanda di quarta categoria io sono dispostissimo ad acconsentire, ma finora non ho avuto sentore che la provincia di Brescia abbia intenzione di farla. Io posso assicurarlo che, siccome nessuno mette in dubbio l'utilità di questa linea, se la provincia di Brescia vorrà fare la domanda perchè sia iscritta in quarta categoria, la domanda potrà considerarsi come fin d'ora accettata per il concorso dello Stato in quegli anni in cui i fondi saranno disponibili.

È bene anzi che sia noto a tutti che i fondi della quarta categoria sono già impegnati fino al 1894, (*Ilarità*) perchè, nei primi anni, abbiamo per la quarta categoria, piccolissime quote. Dal 1894 in là diventano quote di 27, 28 milioni all'anno.

Quanto all'onorevole Bonardi, il desiderio che egli poteva avere rispetto alla linea Brescia-Iseo, è già soddisfatto, perchè ieri o ier l'altro, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto fino al lago. E così il tronco da Provaglio ad Iseo si potrà appaltare al più presto.

Quanto alla Parma-Brescia, egli ha udito la risposta che diedi all'onorevole Papa circa alla questione generale, e spero si terrà soddisfatto nella sua cortesia.

Voci. A domani! a domani!

Presidente. È malato l'onorevole ministro?

Baccarini, *ministro dei lavori pubblici*. Affaticato, sì: malato no.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, essendo indisposto, chiede di differire a domani il seguito del suo discorso. (*ilarità*)

Ma lo sanno bene che il regolamento non permette d'interrompere un discorso. È una cosa vecchia questa!

Il ministro delle finanze presenta una relazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Magliani, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione d'inchiesta sui tabacchi, coi relativi documenti.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione della relazione della Commissione sull'inchiesta dei tabacchi che sarà distribuita ai deputati.

Comunicazioni del presidente.

Presidente. Domani alle 11 riunione degli Uffici, ai quali sarà deferito l'esame di un disegno di legge presentato dall'onorevole Sanguinetti Adolfo affinché ne autorizzino la lettura.

Avendomi l'onorevole ministro guardasigilli avvertito di essere indisposto, e di non potere inter-

venire alla Camera nella seduta di domani, dopo il bilancio dei lavori pubblici verrà posto in discussione il bilancio della guerra.

La seduta è levata alle ore 6,40.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Verificazione di poteri (Una elezione contestata del 2° collegio di Girgenti).

2° Seguito della discussione sullo stato di prima previsione pel 1883 del Ministero dei lavori pubblici.

3° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero della guerra.

4° Svolgimento di una interrogazione del deputato Ceneri al ministro di grazia e giustizia.

5° Stato di prima previsione della spesa del Ministero di grazia, giustizia e culti; dell'entrata e della spesa del Fondo per il culto per il 1883.

6° Stato di prima previsione pel 1883 del Ministero degli affari esteri.

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

Roma, 1883 — Tip. della Camera dei deputati
(Stabilimenti del Fibreno).