

## CCLXXIV.

## 2ª TORNATA DI LUNEDÌ 19 MAGGIO 1884

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Omaggi.* — Sull'ordine del giorno parla il deputato Brunialti. — Il deputato Romeo presenta la relazione sullo stato di previsione del Ministero di grazia e giustizia e del Fondo per il culto. — Seguito della discussione dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884-85 — Sull'articolo 120 parlano i deputati Luporini, Cadenazzi, Chiala, Cavalletto, De Renzis, Dini Ulisse, Firmaturi, Finocchiaro, Grassi, Di Pisa, Cocco-Ortu, Di Camporeale, Merzario, Zuccaro, Bianchi, Gabelli, Romanin-Jacur, Panattoni, Sanguinetti, Oliva, Adamoli, Sormani-Moretti, Massabò, Indelli, il relatore deputato Lacava ed il ministro dei lavori pubblici. — Giuramento del deputato Curzio.

La seduta comincia alle ore 2, 15 pomeridiane.

**Ungaro, segretario,** dà lettura del processo verbale della precedente tornata pomeridiana, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

**Petizioni.**

3404. Il Consiglio comunale di Galliate, allo scopo di irrigare i terreni superiori al canale Cavour, manda una petizione alla Camera colla quale fa voti che il Governo acquisti all'uopo le Roggiate Gattinara, Marchionale-Gattinara e Lenta.

3405. I sindaci di Reggio Emilia e di altri 11 comuni di quella provincia chiedono che al progetto della ferrovia Lucca-Modena sia aggiunta una diramazione che da Ligonchio, attraversando la montagna reggiana, raggiunga Reggio per la valle dell'Enza.

**Omaggi.**

**Presidente.** Si dà lettura del titolo degli omaggi giunti alla Camera.

**Ungaro, segretario, legge:**

Dal prefetto della provincia di Porto Maurizio — Atti di quel Consiglio provinciale della Sessione ordinaria 1888, copie 5;

Dal rettore della Regia Università di Napoli — Monografia di quella Regia Università, pubblicata per l'Esposizione nazionale di Torino, copie 5;

Dal Ministero della pubblica istruzione — Comitato per la distribuzione dei sussidi alla istruzione primaria e popolare pel 1883, copie 500;

Dal Ministero dell'interno. Statistica delle carceri per gli anni 1877-78-79-80, copie 30;

Lo stesso — Estratto dalla Statistica delle carceri, per gli anni 1881-82, copie 30;

Dal Ministero della pubblica istruzione — Seconda relazione del professor Pigorini sul Museo nazionale preistorico ed etnografico, una copia;

Dal prefetto della provincia di Siracusa — Atti di quel Consiglio provinciale pel 1883, una copia;

Dalla Camera di commercio di Messina — Relazione del cavalier Lorenzo Ottaviani (Approvata dalla Camera a voti unanimi il 12 maggio 1884), sull'esercizio delle ferrovie, copie 5;

Dal sindaco della città di Este — Giacomo Pietrogrande. Iscrizioni Romane del Museo di quella città, una copia;

Dal signor cavaliere Crisafulli di Palermo — Il Giudizio Penale dell'Italia, Critiche ed emendamenti, una copia;

Dal presidente della Camera di commercio ed

arti di Siracusa — Statistica del movimento commerciale della provincia di Siracusa nell'anno 1882, una copia.

### Proposta del deputato Brunialti sull'ordine del giorno.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

**Brunialti.** Io pregherei l'onorevole presidente di volere colla sua consueta cortesia affrettare la presentazione della relazione sopra un disegno di legge altrettanto modesto, quanto sventurato. Sono più di 10 anni che un disegno di legge sul vago-gantivo nelle provincie venete si trascina sui banchi della Camera.

Questo disegno di legge è stato ripresentato fin dal principio dell'attuale Sessione e da più di un anno è stato nominato il relatore. Siccome è mia intenzione di chiedere che questo disegno di legge venga discusso, e spero che possa esserlo in una seduta antimeridiana prima che si chiuda l'attuale Sessione, così sono certo che l'onorevole presidente vorrà sollecitare la presentazione della relazione.

**Presidente.** Mi farò un dovere di sollecitare la presentazione di questa relazione.

### Seguito della discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884-85.

La discussione è rimasta sospesa al capitolo 120.

Per ordine d'iscrizione spetta ora facoltà di parlare all'onorevole Luporini.

**Luporini.** Signori della Camera; fra le ferrovie complementari approvate dalla legge del 1879, e precisamente nella terza categoria, è compresa anche una ferrovia denominata Lucca-Viareggio. Detta ferrovia è della lunghezza di 22 chilometri. Pubblicata quella legge, nell'anno medesimo, la provincia di Lucca, per valersi della facoltà concessa dall'articolo 15 della legge stessa, vale a dire che a lei si avesse un riguardo di preferenza nella costruzione, decretò di aumentare il proprio contributo di due decimi, e senz'altro offerse al Governo, come suo contributo obbligatorio e come aumento al contributo medesimo, la somma di lire 790 mila.

Senonchè, prima di procedere innanzi ho bi-

sogno di accennare che detta ferrovia si compone di tre tronchi o sezioni, e cioè di un *tunnel* al colle detto dei Coracci, di un tronco che va dallo sbocco occidentale di detto *tunnel* sino a Viareggio, che sarà di circa 10 chilometri; e finalmente di un tratto che dallo sbocco orientale del medesimo *tunnel* viene a congiungersi con la ferrovia in esercizio Lucca-Pisa, nel quale ultimo tronco è compresa anche la costruzione di un ponte sul fiume Serchio.

Dopochè la provincia ebbe versato nelle casse dello Stato detta somma di lire 790,000, fu messo mano ai lavori. Però fin da quel momento fra l'amministrazione dello Stato e la stessa provincia sorse una controversia. Lo Stato sosteneva che le lire 790,000 sborsate dalla provincia, non corrispondevano alla quota da essa dovuta; la provincia invece pretendeva che quella somma rappresentasse nè più, nè meno di ciò che essa avrebbe dovuto pagare.

La controversia nasceva da che lo Stato partiva dal concetto che detta ferrovia dovesse importare la spesa di lire 4,267,400, somma presuntivamente fissata dalla legge; sosteneva invece la provincia che il costo di detta ferrovia non dovesse superare la somma di lire 3,402,784.

Per cui vi fu un prolungato carteggio dall'una parte e dall'altra. Secondo me, non vi ha dubbio che la provincia fosse dal lato della ragione, perchè l'articolo 4 della legge del 1879 dice che il costo delle linee, sulle quali si determina l'ammontare del contributo obbligatorio, viene fissato al cominciamento dei lavori, *sulla base dei progetti di esecuzione e del prezzo della linea intera.*

Ora la provincia si basava appunto sull'articolo 4, dicendo: è vero che la legge fa salire il costo di questa ferrovia alla somma di lire 4,267,400, ma è vero altresì che, secondo il progetto d'esecuzione, vale a dire secondo la perizia Morandini, approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il costo della linea non potrà superare la somma di lire 3,402,784.

Quindi, o signori, se si avesse a trattare la questione, e io non intendo proporvela, a termini della legge del 29 luglio 1879, è indubitato, secondo me, che la provincia si troverebbe dal lato della ragione. Ma il Governo insistette, e il Governo era in questo caso, come sempre, il più forte, e aveva poi un argomento invincibile, imperocchè se alle ragioni della provincia rispondeva con argomenti che alla provincia non sembravano convincenti, aggiungeva in fine che se la provincia non si fosse sottomessa a pagare, come supplemento di contributo alle lire 790,000 già sborsate, anche la

somma di lire 233,000 e una frazione, il Governo avrebbe sospeso il lavoro.

Quando la provincia si vide in tal guisa messa alle strette, e temè che la minaccia fosse mandata ad effetto, facendo di necessità virtù, piegò la fronte, e consentì di pagare. Ma prima di consentire, volle dal Governo la promessa che la strada ferrata Lucca-Viareggio sarebbe stata aperta all'esercizio in un tempo più breve.

Il Governo dichiarò che un impegno formale in proposito non avrebbe potuto assumerlo. Nè io di questo vorrei biasimarlo, giacchè intendo bene che al Governo sarebbe riuscito malagevole mantenere un impegno di questa specie.

Aggiunse per altro che, se egli non assumeva un impegno formale, s'impegnava però moralmente a fare il possibile affinchè la linea Lucca-Viareggio fosse aperta all'esercizio dentro il 1885.

Frattanto siamo a metà dell'anno 1884, ed a che ne sieno i lavori di costruzione di detta ferrovia è facile immaginare, se si considera che il *tunnel* de' Ceracci, che doveva essere costruito circa un anno fa, non è ancora terminato, nè lo sarà probabilmente prima della fine dell'anno. Ma vi ha di peggio. Quello che è causa di grandi preoccupazioni si è il tratto che dovrebbe congiungere lo sbocco occidentale del *tunnel* con Viareggio, il qual tratto è della lunghezza di circa 10 chilometri, vale a dire di circa la metà dell'intera strada, e che non è stato ancora studiato. Finalmente l'altro tratto che dall'imbocco orientale del medesimo *tunnel* dovrebbe raccordarsi colla strada in esercizio Lucca-Viareggio, compreso il ponte sul Serchio, fu messo all'asta sino dall'8 giugno 1883, ma l'asta rimase deserta.

Forse l'onorevole ministro potrebbe obiettarci che egli non ha colpa nella diserzione dell'asta.

Noi, potrebbe osservare, ci eravamo messi in misura di dar compiuta la strada, dentro il termine stabilito, perchè se per avventura si fosse potuto appaltare il tratto che dallo sbocco orientale del *tunnel* si raccorda con la ferrovia Lucca-Pisa, compreso il ponte sul Serchio, oggi sarebbero quasi compiuti i lavori. L'asta è andata deserta senza nostra colpa. Quindi il ritardo che fosse per verificarsi nell'apertura di detta linea, non deve imputarsi a noi, ma a mero caso. E il discorso del Governo potrebbe avere un'apparenza di verità; ma vi sono altri fatti, che ad esso tolgono gran parte del suo valore. Con la legge 5 luglio 1882 la Camera approvava le tabelle di riparto generale dei fondi assegnati alle singole linee della seconda e terza categoria delle ferrovie complementari. In cotesta legge alla linea

Lucca-Viareggio per gli anni 1881 e 1882, sebbene fossero cominciati i lavori, non era assegnata veruna somma.

Per ciascuno degli anni 1883-84-85-86 era invece assegnata la somma di lire 500,000. In detta legge vi è anche un articolo 8° del seguente tenore: " il Governo è autorizzato a ricevere anticipazioni dagli accollatori sui lavori che essi dovranno eseguire secondo i patti e le condizioni d'accollo ., Ora che cosa fece il Governo? Mise in appalto la costruzione del ponte sul Serchio coi tratti d'accesso da un lato alla galleria, dall'altro alla strada ferrata Lucca-Pisa e chiese che gli accollatori anticipassero la somma necessaria per questa costruzione. L'asta fu sperimentata il giorno 8 giugno 1879, e rimase deserta.

Ora se noi esaminiamo i bilanci degli anni 1881, 1882, 1883, primo semestre del 1884 e finalmente quello che si sta attualmente discutendo, troviamo che nel bilancio del 1881 è assegnata una somma di un milione per la costruzione della strada ferrata Lucca-Viareggio; nel bilancio 1882 è assegnata la somma di lire 24,116 per la medesima linea; vale a dire che fra tutti e due codesti anni è stanziata la somma di un milione e 24,116 lire. La qual somma non è altro che il contributo obbligatorio e volontario della provincia, che la stessa provincia ha versato nelle casse governative.

Venendo poi al 1883, mentre la legge del 5 luglio 1882 ha stabilito che per cotesto anno la strada ferrata Lucca-Viareggio dovesse avere un assegno di 500 mila lire, noi non troviamo invece stanziata che la somma di lire 100 mila. Nel bilancio transitorio o semestrale e cioè del primo semestre dell'anno 1884 fu stanziata la somma di lire 50 mila soltanto; e finalmente nel bilancio attuale non venne iscritta una somma pure superiore alle lire 100 mila.

Cosicchè in due anni e mezzo mentre per la strada ferrata Lucca-Viareggio si sarebbe dovuto stanziare la somma di lire 1,250,000, non vediamo dai relativi bilanci che siasi invece stanziata una somma superiore alle lire 250 mila. Io aveva sollevato questa questione privatamente anche l'anno passato. Sebbene poi non volessi parlarne alla Camera, quando si discuteva il bilancio semestrale, aveva cioè domandato alla Commissione del bilancio e segnatamente al suo presidente, se fosse lecito, con la legge del bilancio, variare le competenze stabilite da leggi speciali.

Allora mi si disse che, trattandosi di un bilancio transitorio, si era fatto così; ma fui assicurato che nei bilanci successivi dette somme si sareb-

bero reintegrate. E qui ci arrestammo, non si trattò, cioè, la questione giuridica: se fosse permesso, con la legge del bilancio, variare gli stanziamenti portati da leggi speciali. Ma io sin da quel tempo ho sempre pensato di sollevare la questione alla Camera, perchè è mio convincimento che la legge del bilancio non possa variare gli stanziamenti surricordati. Ora però me ne astengo perchè, in questa parte, sono stato bastantemete rassicurato dalla discussione che in principio di questo bilancio si è fatta tra gli onorevoli Baccarini e Nervo, da un lato, e il presidente della Commissione dall'altro. Essi hanno ammesso concordemente che con la legge del bilancio queste variazioni non si possono fare.

Venendo ora a parlare della ben diversa questione, se con la legge del bilancio si possano gli stanziamenti stabiliti da leggi speciali rimandare dall'uno all'altro bilancio, mi pare che quei signori abbiano ritenuto che la cosa sia regolare. Io, veramente, con tutto il rispetto che ho per l'onorevole relatore della Commissione e per gli altri onorevoli proopinanti, dubiterei ancora se questo si possa fare; imperocchè a me parrebbe che, se ciò si ammettesse, rientrasse per la finestra quello che noi avessimo voluto cacciare per la porta.

E per ciò gradirei che il relatore della Commissione mi rispondesse qualche cosa in proposito.

**Lacava, relatore.** Chiedo di parlare.

**Luporini.** Io dico che a me pareva, se non ho equivocato, che la Commissione avesse convenuto che questi stanziamenti si potessero rimandare dall'uno all'altro bilancio.

Ora se questo fosse stato l'avviso suo, io non dubito di affermare che saremmo riusciti al medesimo effetto, poichè per un'altra via si sarebbe ammesso quello che non si voleva concedere. E difatti un ministro che si trovasse a corto di fondi, avrebbe bene potuto consentire che in una legge speciale si facessero degli stanziamenti, sapendo essere in sua facoltà di rimandarli poi dall'uno all'altro esercizio.

Ma se questo non è stato il concetto, della Commissione, tanto meglio. Ciò vuol dire che, anche su questo punto, io mi trovo perfettamente d'accordo con essa.

Passando ora ad altro argomento dirò che la ragione per cui l'accollo della costruzione del ponte sul Serchio, coi relativi bracci di accesso alla galleria, da un lato, e alla ferrovia Lucca-Pisa dall'altro, andò deserto, è manifesta a tutti quelli che s'intendono di queste materie. E infatti in una lettera da Lucca scrittami da persona

competentissima nella materia, io leggo: "ma, come è noto, le aste intese a questo scopo andarono deserte specialmente in causa della condizione per la quale i pagamenti venivano ritardati,

Ma io non voglio fondarmi su delle attestazioni particolari, io non voglio portare alla Camera testimonianze di persone sconosciute. A me basta per tutte la parola autorevole del relatore della Commissione del bilancio.

Ora, l'onorevole relatore, dopo avere a pagina 61, riportato un brano di una relazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, circa l'andamento dei lavori in ordine all'esecuzione di detta legge del 1882, esce in queste espressioni:

"Senonchè nella stessa relazione si legge che all'infuori di nove, 30 appalti andarono replicatamente deserti, e per appaltarli si dovettero modificare alcune condizioni del contratto, e specialmente quelle che si riferivano all'obbligo delle anticipazioni e dei pagamenti a lunga scadenza.

"L'obbligo delle anticipazioni dunque è il principale ostacolo che si oppone alla riuscita degli incanti."

Vede dunque la Camera che la ragione per cui l'asta rimase deserta consiste nell'aver introdotto nei capitoli l'obbligo agli accollatori di dover anticipare il capitale necessario all'esecuzione dei lavori.

E dunque colpa del Governo se i lavori sono stati ritardati, è colpa sua se verosimilmente non potrà essere mantenuta la promessa o l'impegno morale che egli si assunse, promettendo di adoperarsi affinché la strada ferrata Lucca-Viareggio fosse aperta all'esercizio dentro il 1885; perchè se in cotesta epoca, vale a dire l'8 giugno del decorso anno, avessimo avute le lire 500,000 che dovevano essere iscritte nel bilancio del 1883, se nel bilancio transitorio del 1° semestre 1884 si fosse, come si doveva, stanziata la somma di lire 250,000, e se finalmente trovassimo uno stanziamento di altre lire 500,000 nel bilancio attuale, come ordina la legge del 5 luglio 1882, noi avremmo un milione e 250,000 lire, somma più che sufficiente per pagare il tratto di strada che va dall'imboccatura del tunnel fino al punto di allacciamento colla strada ferrata Lucca-Pisa, compreso il ponte sul Serchio.

Mi pare dunque dimostrato che il Governo trascurando di fare, come avrebbe dovuto, quegli stanziamenti, venisse col fatto a contraddire a quella promessa, a quell'impegno morale che aveva assunto verso la provincia di Lucca, che la strada

ciò sarebbe stata aperta entro il 1885. Ma vi è anche un'altra osservazione da fare.

Nella legge 5 luglio del 1882, sulla ripartizione dei fondi per le strade di 2ª e 3ª categoria, è anche detto che gl'interessi, che il Governo si obbliga di pagare agli accollatari, quando questi sono costretti ad anticipare i fondi necessari, fanno parte integrante del prezzo di costruzione. Dal che deriva che il contributo obbligatorio, dovendo commisurarsi sull'intero prezzo, che riceve per questo un aumento, anche la provincia viene a pagare di più. Poniamo, per esempio, che il Governo per codesto tratto di strada, e per la costruzione del ponte, venga a pagare 100,000 lire d'interessi; è certo che la provincia di queste 100,000 lire dovrebbe pagarne 20,000 oltre ai due decimi su questa somma, da essa votati per essere preferita nella costruzione.

Ora io domando: tutto ciò è ragionevole? è giusto? È giusto che la provincia paghi codeste 20,000 lire, oltre i due decimi d'aumento su detta somma, quando essa per legge avrebbe dovuto trovare nel bilancio dello Stato somme più che sufficienti per l'esecuzione di codesti lavori?

Io affermo risolutamente che se questa, che è una vera e propria questione giuridica, si portasse davanti ai tribunali, il Governo non potrebbe non rimanere soccombente; sostiene, cioè, che se dopo il collaudo, il Governo si facesse a chiedere ad una provincia il suo contributo sulla somma che esso avesse sborsata per interessi, delle anticipazioni fatte dall'accollatario, dove per caso la provincia potesse provare che per una legge speciale avrebbe avuto diritto di pretendere dal Governo che fossero stanziati in bilancio i fondi richiesti, essa dovrebbe essere esonerata dal pagamento di quel contributo.

Io potrei, volendo, dilungarmi su moltissimi altri particolari, relativamente a questa materia; ma ne farò grazia alla Camera. Ristringo dunque il mio dire domandando al Governo e all'onorevole ministro: Crede egli di poter mantenere la promessa fatta, che la linea Lucca-Viareggio sarà aperta all'esercizio dentro l'anno 1885?

Seconda domanda: Promette egli di far reintegrare in bilancio, le somme che si sarebbero dovute stanziare nei bilanci 1883, primo semestre 1884 e 1884-85?

Terza domanda: Promette, per conseguenza, almeno fino a tanto che vi sono somme disponibili, di non valersi della facoltà concessa dall'articolo 8 della legge 5 luglio 1882; sia per evitare il pericolo che le aste rimangano deserte una se-

conda volta; sia per risparmiare alla provincia un aggravio maggiore?

Queste sono le domande che io rivolgo all'onorevole ministro, e mi riservo di chiedere ancora la facoltà di parlare, secondo le risposte ch'egli sarà per darmi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadenazzi.

**Cadenazzi.** Dopo quanto disse ieri l'altro l'onorevole Finzi sull'importanza della linea Legnago-Mantova, e sulla urgente necessità di affrettarne la costruzione, io mi terrei assai volentieri esonerato dal ritornare sullo stesso argomento. L'importanza di quella linea, da qualunque lato si consideri, sia come complemento delle tante altre che le fanno corona, sia come un interesse speciale della provincia di Mantova, e sia, e questo è il più, come potente ausiliario del famoso quadrilatero militare, non vi ha alcuno che possa metterla in dubbio.

Basterebbe ricordare, ciò che fu già detto in quest'Aula, che le quattro maggiori nostre fortezze militari: Mantova, Peschiera, Verona e Legnago presentano ancora la mostruosità di essere collegate per tre lati da ferrovie, mentre l'altro lato ne è scoperto, e dovrebbe essere coperto dalla importantissima linea da me caldeggiata.

Ma qui, dove sull'argomento fecero sentire la loro autorevole voce uomini certo più competenti di me, non sarò io certo quegli che avrà la pretesa di dire cose nuove per dimostrare la grande verità, che questa linea, più che un grande interesse nazionale, deve essere riguardata come un alto dovere nazionale.

Approfitto invece della facoltà di parlare concedutami, perchè credo, o meglio spero, che l'onorevole Finzi abbia esagerato i timori sull'avvenire di questa linea ferroviaria, e, rimproverando quasi al Governo la lentezza colla quale ne procede la costruzione, e la iscrizione in bilancio della meschina somma di lire 150,000 per i lavori occorrenti alla esecuzione della linea stessa, sia caduto in un equivoco, che non dubita l'onorevole ministro vorrà affrettarsi a dissipare.

Anch'io, esaminando lo specchio dei riparti della somma stanziata in questo capitolo 120, ho provato un senso di sconforto scorgendo che per i lavori di costruzione della linea Mantova-Legnago, che dovrebbero essere eseguiti durante l'esercizio 1884-85, sonosi iscritte soltanto lire 100,000, le quali, unite alle altre costituenti il contributo della provincia di Mantova, danno la somma, pur sempre misera, di lire 127,500. Ed invero una siffatta appostazione, messa lì, senza

alcun accenno o richiamo ad altri mezzi dei quali possa disporre il Governo a soddisfacimento di obblighi impostigli da una legge e di impegni assunti solennemente e replicatamente davanti la Camera, giustifica in parte i timori e i dubbi manifestati dall'onorevole Finzi.

Finchè si trattava di fare semplicemente degli studi, di compilare dei progetti, potevano anche bastare gli stanziamenti da parte dello Stato, delle 100 mila lire annue che si succedono sui bilanci da qualche anno.

Ma ora la cosa cambia aspetto. Mercè l'attività e lo zelo, mi compiaccio di dichiararlo, dell'egregio funzionario che il Governo ha delegato a reggere l'ufficio tecnico della ferrovia Mantova-Legnago, non soltanto gli studi ed i progetti sono completi, ma i progetti stessi sono per buona parte anche approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; e mi sono compiaciuto nell'udire ieri l'altro in quest'Aula che oramai tre, dei quattro tronchi, di cui si compone la linea, assieme ai relativi capitolati ottennero anche l'approvazione del Consiglio di Stato.

E se i fatti sono così, come ne può far fede l'onorevole ministro, è certo che una linea tanto facile come questa, della lunghezza di soli 32 chilometri, del costo presuntivo di 4,320,000 lire, delle quali 3,369,600 a carico dello Stato, scorrente in terreno non accidentato, senza la necessità di quei grandi manufatti che sono sempre un grande ostacolo al compimento dei lavori ferroviari, potrebbe, se le notizie datemi sono esatte, nell'agosto 1885, od al più tardi alla fine dell'anno 1885, essere aperta all'esercizio.

È quindi troppo chiaro che se noi dovessimo contare soltanto sopra le stanziamenti 127,500 lire, anche tenendo conto dei residui disponibili degli esercizi precedenti, che dovrebbero ammontare ad altre 400,000 lire, ci mancherebbero ancora i mezzi per veder soddisfatti i nostri voti.

Ma, o io sono illuso ed ingenuo, o la legge del 5 luglio 1882 dovrebbe venire in nostro soccorso. E, per quanto in massima sia giusto quello che è stato detto dall'onorevole Finzi, che cioè non basta scrivere delle somme nelle leggi perchè il Governo possa spenderle, mentre è necessario che siano stanziati in bilancio, io spero questa volta che il mio ottimismo, che deriva dall'alto concetto che io ho dell'autorità del Parlamento che ha votato quella legge, sia confortato dal parere e da un esplicito impegno da parte dell'onorevole Genala.

La legge 5 luglio 1882 è il famoso piano regolatore di tutte le nostre linee ferroviarie, o meglio,

come con frase felice la chiama l'onorevole relatore del bilancio, è la terra promessa alla quale tutti volgiamo desiosi il nostro sguardo; or bene, in essa troviamo che per le linee di 3ª categoria, nelle quali va compresa la linea Mantova-Legnago, fu decretata la somma di 260 milioni circa, da erogarsi in ciascuno degli anni 1884 e 1885.

E guardando la tabella B annessa alla legge scorgo che per la linea Mantova-Legnago, il cui compimento fu presunto per il 1866, sarebbero state disposte:

nel 1883	L. 500,000
„ 1884	„ 500,000
„ 1885	„ 530,000
„ 1866	„ 450,000

ed ulteriori somme negli anni successivi.

Invece furono sempre stanziati somme assai più modeste le quali non si sono neppure spese: ma, se non isbaglio, tali stanziamenti modesti non sono che la conseguenza di una disposizione della legge 1882, e precisamente dell'articolo 8, nel quale è detto che, “ nei bilanci annuali del Ministero dei lavori pubblici dovranno essere mantenuti gli stanziamenti nella misura stabilita dalle leggi 29 luglio 1879 e 22 luglio 1881. ”

Si doveva però provvedere alle maggiori somme occorrenti; e nello stesso articolo 8 leggiamo che “ alle maggiori somme che occorrono per gli effetti del riparto stabilito cogli articoli precedenti, si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni delle linee assunte dalla Società delle ferrovie Meridionali, e mediante anticipazioni che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare cogli accollatori, anche con corresponsione non maggiore del 5 per cento, a decorrere dal giorno in cui i pagamenti sarebbero legalmente dovuti sino a quello in cui saranno effettuati. ”

Sono quindi designati già al Governo due mezzi per sopperire alle mancanze che si riscontrano nel bilancio per la costruzione di ferrovie.

E di fronte a questa disposizione di legge, io credo che, lasciando da parte inutili e postume querimonie, debba essere posta al Governo la questione nella forma seguente: Ora che gli studi ed i progetti della Mantova-Legnago sono completi; ora che tre tronchi di essa coi relativi capitolati ottennero, come dissi, l'approvazione del Consiglio di Stato, l'onorevole ministro è egli disposto a non frapporre ulteriori indugi nel bandire gli appalti e nel profittare di tutti i mezzi e di tutti gli espedienti consentiti dalla legge per affrettarne la costruzione?

Ma è poi realmente possibile valersi di questi mezzi?

Ecco un'altra questione. Ho letto attentamente la pregevolissima relazione della Commissione generale del bilancio, e mi sono confortato nel notare che la posizione non è così disperata come apparisce all'onorevole Finzi. In essa si fa riferimento a rapporti della nostra direzione generale delle ferrovie, ed a note ministeriali le quali confortano le mie speranze in quanto assicurano che sugli assegni per le ferrovie complementari assunte dalla Società delle Meridionali si avrebbe ancora un fondo disponibile di circa 65 milioni. E, se ivi si accenna a difficoltà e ad inconvenienti, già rilevati da un'apposita Commissione, nel regolare l'anticipazione da farsi dagli accollatari dei lavori ferroviari da compiersi, e il pagamento dell'interesse sulle somme medesime, è però anche espressa la speranza che queste difficoltà e questi inconvenienti potranno essere tolti di mezzo.

Io quindi, nell'associarmi completamente alle calde raccomandazioni fatte dall'onorevole Finzi all'onorevole ministro, confido che questi, più che colle parole, coi fatti vorrà dissipare ogni possibile dubbio ed equivoco procedendo immediatamente agli appalti dei lavori di quella linea; traendo partito, oltretutto dei residui attivi disponibili negli esercizi precedenti, di tutti i mezzi consentiti dalla legge 5 luglio 1882.

Vorrà ricordare l'onorevole ministro che, trattandosi di una ferrovia di eminente ed urgente interesse militare, essa, per disposizione precisa della legge, deve avere la preferenza sopra qualunque altra e che può esserne affrettata la costruzione prima del tempo stabilito.

Io sono convinto che il Governo terrà conto di queste mie raccomandazioni, e confido che l'onorevole Genala nel suo patriottismo, sodisfacendo agli ardenti voti nostri, sarà lieto di avere concorso al consolidamento di quei famosi baluardi militari i quali costarono tanti sacrifici al paese, e che, se in tempi assai tristi, da noi lontani, che per altro non bisogna mai dimenticare, hanno giovato assai allo straniero a nostro danno, possono pure in un dato momento, (*quod Deus avertat*) essere ancora una potente garanzia per la integrità della patria. (*Benel*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

*Voci.* Non è presente.

**Presidente.** Non essendo presente, perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiala.

**Chiala.** Dirò brevissime parole intorno alla li-

nea Ivrea-Aosta, la quale diede argomento all'egregio collega Compans di rivolgere un'interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella tornata del 16 febbraio ultimo scorso.

L'onorevole ministro in quella occasione dichiarò di ritenere che nel limite di tempo prescritto dalla legge del 29 luglio 1879, cioè prima della fine del 1885, sarebbe compiuta la linea Ivrea-Aosta.

Soggiunse l'onorevole ministro che prima della fine del presente anno sarebbe stato forse aperto al pubblico il primo tronco Ivrea-Quincinetto; certo poi, prima dell'anno veniente, anche il tronco Quincinetto-Donnaz; con che si sarebbe completata la prima tratta della lunghezza di circa 20 chilometri, da Ivrea a Donnaz.

Io non dubito punto che queste affermazioni e promesse del ministro saranno convalidate dai fatti; e lo desumo eziandio dalla maggiore attività con la quale, dopo le parole da lui pronunziate in quest'Aula, si lavora su quelle costruzioni.

Ogni cosa si può dire ultimata nel primo degli anzidetti tronchi; di modo che, quando sarà ribadito l'ultimo chiodo alle travate metalliche e sarà collocata l'ultima rotaia, si può dire che non vi sarà altro da aspettare che il suono della cornetta, che annunzi il prossimo arrivo della vaporella.

Sarà un breve passo, ma non del tutto insignificante per l'effetto morale che eserciterà; poichè segnerà il prossimo avvenimento del giorno sospirato per tanti anni da quelle ottime e laboriose popolazioni.

Circa la breve porzione Quincinetto-Donnaz, che in aggiunta al tronco Ivrea-Quincinetto, or ora ricordato, completerà la tratta di cui il ministro promise l'apertura al pubblico esercizio per i primi mesi del 1885, io sono lieto di potere affermare, in seguito a recenti ed esatti ragguagli, che i lavori sono in istadio avanzato e rassicurante pel compimento dei lavori nel tempo suindicato.

Urge però che sia prontamente provveduto che le travate metalliche in quella tratta sieno poste in opera in tempo utile e sieno costruiti i fabbricati ed eseguiti i lavori, affinchè nei primi mesi del 1885, se non sorgono ostacoli, nè prevedibili, nè troppo probabili, sia aperta al pubblico servizio l'intera tratta da Ivrea a Donnaz. Pertanto io prego l'onorevole ministro di dare opera solerte affinchè i pochi lavori ora enunciati vengano sollecitamente ordinati ed eseguiti con non lieve vantaggio, come egregiamente esservava l'onorevole Compans, delle popolazioni e della stessa amministrazione governativa, la quale potrà tosto ri-

trame i benefizii, risparmiando sul costo del trasporto dei materiali occorrenti per i tronchi successivi.

Mi si permetta di aggiungere che sarà grata in particolar modo all'onorevole ministro l'amministrazione militare, dacchè il primo effetto dell'apertura di quella tratta sarà di accrescere la potenzialità del forte di Bard, alle cui spalle è situata la stazione di Donnaz, l'impianto della quale è noto che venne per l'appunto studiato in relazione col servizio che è chiamata a prestare per rispetto al prossimo forte.

Per la rimanente parte della linea compresa fra Donnaz ed Aosta, della lunghezza di circa 50 chilometri, io non rivangherò le ragioni per cui i lavori non sono nello stato in cui sarebbe desiderabile che fossero. Queste ragioni furono già dette con efficace ed acconcia parola dall'onorevole Compans; mi è grato invece il notare che dopo le parole pronunziate dall'onorevole ministro in quest'Aula, si notò subito un sensibile risveglio nell'attività delle imprese costruttrici.

Tuttavia debbo fare osservare che rimangono tuttora insolute parecchie vertenze; ciò che esercita una seria influenza sul ritardo delle costruzioni.

È singolare, per esempio, il fatto, che non si sia ancora potuto dare una soluzione alla questione terminale della linea. Al giorno d'oggi è certo che si è avuto campo di fare una discussione più che completa dell'argomento; e potrebbesi, mi pare, con tutta sicurezza definire tale questione, per effetto della quale si lasciarono finora in sospenso non solo i relativi lavori, ma l'assetto economico ed amministrativo della città di Aosta, con grave malcontento di quegli abitanti che assai si preoccupano di quella questione.

Concludendo, io prego l'onorevole ministro di dare una schietta assicurazione che tutte le questioni alle quali ho accennato avranno una sollecita risoluzione; lo prego altresì di dare gli ordini perentori pel compimento dei pochi lavori che rimangono ancora ad eseguirsi da Quinciucto a Verrès. Così soltanto egli potrà adempiere la promessa fatta, rispondendo all'onorevole Compans, di aprire all'esercizio, al principio del 1885, il tratto Ivrea-Donnaz, o per la fine di detto anno, la intera linea Ivrea-Aosta.

*Presentazione della relazione sul bilancio, pel 1884-85, del Ministero di grazia e giustizia.*

**Presidente.** Invito l'onorevole Romeo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Romeo, relatore.** Mi onoro di presentare alla Ca-

mera, a nome della Commissione generale del bilancio, la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e culti; e sullo stato della entrata e della spesa per l'amministrazione del Fondo pel culto.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Seguito della discussione del bilancio di previsione del Ministro dei lavori pubblici.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

**Cavalletto.** L'ottimismo dell'onorevole Cadenazzi (dico ottimismo perchè questa è la parola che egli ha pronunziato) non esclude punto, come poi egli stesso ha soggiunto, le osservazioni e le sollecitazioni fatte dall'onorevole mio amico e collega Finzi. È un fatto che pel tronco di ferrovia Mantova-Legnago, il quale militarmente, fra le nuove ferrovie è il più importante nelle provincie di Mantova e della Venezia, non abbiamo che progetti approvati; e che nessun appalto finora per esso è indetto. Quindi è evidente la necessità che quel tronco di ferrovia, eminentemente militare, ed anche importantissimo per il commercio della bassa Lombardia e del Piemonte col porto di Venezia, sia al più presto intrapreso, o sia compiuto nel tempo prescritto dalla legge. Uguale urgenza esiste per il compimento della linea che è già in corso di esecuzione, Legnago-Monselice. Rispetto a questa linea io farci raccomandazione all'onorevole ministro che i due Ministeri della guerra e dei lavori pubblici si mettessero d'accordo sul punto di passaggio dell'Adige, e non solo per fissare il punto di passaggio dell'Adige, ma anche (ritornando per un momento ai capitoli idraulici) per la sistemazione definitiva dell'Adige nell'interno di Legnago.

Io non so se i due Ministeri si siano messi interamente d'accordo sui lavori che si debbono fare a Legnago. Passando avanti, e continuando per la linea militare che si avvia al nostro confine orientale e al passo della Pontebba, io osservo che se per la Mantova-Legnago si sono almeno approntati ed approvati, progetti tecnici per la Portogruaro-Casarsa i progetti tecnici esecutivi io credo che siano stati appena adesso presentati al Ministero. Per quel tronco so che vi sono due progetti comparativi. È in questione se la linea si dovrà costruire alla destra od alla sinistra del Lemano.



Su questa questione io non voglio far parola. Trattasi di elettori, da una parte e dall'altra, del collegio cui appartengo, quindi, per parte mia, neutralità assoluta; decidano gli uffici tecnici, e decida l'onorevole ministro sul tracciato e sulla linea che si dovrà adottare. Io raccomando l'esame maturo della questione e poi la sollecitudine nell'intraprendimento e nella esecuzione dei lavori.

Quanto poi alla Casarsa-Spilimbergo-Gemona, da quanto constami, nessun progetto ancora fu compilato, ed è una linea che deve essere aperta contemporaneamente alla Portogruaro-Casarsa. Il tempo fissato per l'apertura di queste linee è vicino, e se non sieno sollecitamente approvati i progetti, fatti gli appalti, intrapresi e accelerati i lavori, difficilmente staremo nel limite di tempo prescritto dalla legge.

È vero che la nuova ferrovia da Pontegruaro-Casarsa, ed anche sino a Spilimbergo, correrà in piano, e sarà di facile esecuzione, ma qualche difficoltà tecnica dipendente dalla disposizione ondulata del territorio da percorrersi e dal passaggio del Tagliamento, s'incontrerà nella linea Spilimbergo-Gemona, la quale linea, quando colle precedenti sia compiuta, sarà di molto giovamento a Venezia e sarà di grande importanza anche per la difesa del nostro territorio, nelle eventualità future di guerra, che speriamo non si verifichino o siano lontane, ma qualsiasi la eventualità alla difesa del nostro paese devonsi per tempo provvedere.

Quindi io mi associo alle raccomandazioni dell'onorevole Finzi e dell'onorevole Cadenazzi per la linea Mantova-Legnago, per l'accelerazione dei lavori della Legnago-Monselice, e insto perchè si incomincino i lavori sulle altre due linee di cui ho parlato, cioè Portogruaro-Casarsa e Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

Detto questo, passo a brevi raccomandazioni per linee di 4ª categoria. Quelle delle quali ho tenuto parola finora sono di 3ª; dovrebbero essere per la loro importanza di 1ª, o almeno di 2ª categoria: si vollero di terza, pazienza; le provincie pagano rassegnate, e noi tiriamo avanti.

Quanto alle ferrovie di 4ª categoria, io debbo raccomandare all'onorevole ministro di fare buon viso alla proposta delle Deputazioni provinciali di Venezia, di Padova e di Rovigo per la concessione della rete di ferrovie secondarie interprovinciali, comprendente le linee Mestre-Piove-Correzola-Adria, Correzola-Brondolo e Padova-Piove; sono linee che hanno una vera importanza per le città a cui devono servire e che gioveranno effet-

tivamente alla città e al porto di Venezia. Venezia non deve temere nulla dall'allacciamento di Chioggia con Padova; Chioggia non sarà mai il porto di Padova. Sino dall'epoca romana, e prima ancora del dominio romano, Padova aveva il suo porto a Rialto nel cuore presente della città di Venezia, ed anche adesso ha tutte le sue relazioni, pei rapporti e commerci marittimi, con Venezia; per cui, smessi i timori di danno per una città che merita tutti i riguardi della nazione, qual è Venezia, io raccomando all'onorevole ministro di conciliare il voto di quelle provincie coi riguardi dovuti a Venezia, e di accordare la concessione per quelle linee di 4ª categoria.

Avvi poi un'altra linea di 4ª categoria che devo raccomandare al ministro, e della quale parmi abbia fatto parola l'onorevole Perelli nel suo discorso, ed è la Sondrio-Tirano nella Valtellina. Tirano è una chiave importantissima commerciale e militare; Tirano è in una posizione dalla quale si guardano tre passi Alpini, importantissimi in caso di guerra, e utili commercialmente nei tempi di pace, cioè i passi della Bernina a sinistra, dell'Aprica a destra, e di fronte il passo dello Stelvio, ed è quel posto di assoluta importanza per la difesa dello Stato che la ferrovia valtelinesca Lecco-Colico-Sondrio, che si diparte a Lecco dalla rete ferroviaria lombarda, proceda oltre Sondrio al meno sino alla suaccennata importantissima posizione di Tirano.

Trattasi di un tronco che non è molto lungo, nè eccessivamente costoso: ma la provincia di Valtellina ha esaurito i suoi mezzi di concorso per le sue ferrovie di 2ª categoria, e difficilmente potrà contribuire per questo tronco ferroviario assai importante, che, a mio giudizio, dovrebbe essere classificato nella 2ª categoria.

L'onorevole ministro deve già aver avuto un memoriale della deputazione provinciale di Sondrio, in data 16 aprile 1884. Questo memoriale merita tutta la considerazione del Governo, perchè trattasi di una provincia, quantunque piccola, assai benemerita ed importante; e perchè trattasi della difesa nazionale. Dopo ciò non ho altro a dire; e spero avere risposte confortevoli.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole De Renzis.

**De Renzis.** Io debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una ferrovia, quella congiungente Telesse e Cajanello, la quale, se non ebbe l'onore di figurare nelle grandi discussioni della Camera, pure non cessa d'aver grande importanza.

Ma prima di incominciare farò una breve dichia-

razione personale: dirò, all'onorevole mio amico, ministro dei lavori pubblici: come io, cioè, fra i 508 deputati, abbia una virtù che è certamente da lui ignorata, ed è: fra i 508 deputati, io forse fui il solo che non parlai per difendere o per proporre una ferrovia, allorquando si discusse la legge del 1879. E con ciò io credo dimostrarli che se oggi io prendo a parlare a favore di una qualche linea, egli è che sento il convincimento di fare cosa necessaria; e il bisogno di adempiere a un dovere vince in me la naturale ritrosia.

Dirò la storia della ferrovia che dovrebbe congiungere Teleso a Cajanello. Essa fu chiesta al Governo italiano, fino dall'anno 1862. La Commissione che esaminava la legge sulle ferrovie, pensò che la proposta linea rispondesse a soli criteri di interesse provinciale o locale, e solo in vista di tale ragione non volle accogliere le domande; ma il Consiglio provinciale di Terra di lavoro, e gli enti più interessati mai non si ristettero dal protestare.

Venne il giorno della grande distribuzione ferroviaria, e quando si discusse la legge, io non credetti di parlare, per non invadere un ufficio non mio.

Sperai pertanto che la Commissione avrebbe fatto cosa giusta.

Ma in quell'enorme caldaia dove tutti trovarono il pollo d' Enrico IV, io e la mia provincia non trovammo la nostra parte. All'inattesa esclusione si rispose con le più vive proteste.

Dal 1879 al 1882 non si fece altro: libri, piani, studi, voti, interrogazioni parlamentari, tutto fu messo in gioco, e alle alte grida levate il Ministero dei lavori pubblici fece orecchie di mercante.

Qualche mio collega, che pure alla provincia non apparteneva, ne fece oggetto di discorsi parlamentari, e mi piace oggi rendergli grazie.

Intendo parlare dell'onorevole Nicotera, il quale il 22 e il 26 di giugno del 1882 sostenne validamente le ragioni che militavano in favore della congiunzione ferroviaria tra Teleso e Cajanello. Allora ministro dei lavori pubblici era l'onorevole Baccarini; il quale, benevolente, rispose all'onorevole Nicotera che avrebbe provveduto con una legge speciale. Ma, per sua disgrazia e per quella della ferrovia della quale io parlo, l'onorevole Baccarini lasciò il suo posto senza nulla fare o nulla poter fare.

Le popolazioni ormai alle promesse dei ministri credono poco. Diciamolo chiaro: non hanno torto. Forse verrà giorno ch'esse paragoneranno le promesse dei governanti ai voti dei marinai.

Non vorrei che l'onorevole Genala, oggi al posto dell'onorevole Baccarini, non portasse nel promesso studio tutta la benevolenza che prometteva il predecessore.

Ed oggi, che il tempo inutilmente trascorso rende più crudele la fatta esclusione, io delle sole promesse più non mi contento, e chiedo al gentile ministro qualche sollecita prova del suo buon volere.

È un anno già, ch'io della questione ferroviaria di cui parlo mi impensierisco, e vi prendo vivo interesse. E pure non turbai gli studi del ministro dei lavori pubblici con domande inopportune. I miei conterranei furono fiduciosi di me: io della giustizia ministeriale. E tacqui.

Mi lega al ministro doverosa deferenza, e in fatto di fiducia vinco alla prova l'onorevole Capo che l'altro giorno si dichiarò assai fiducioso nel Governo. La mia confidenza nel Governo è grande; e da essa avevo attinto il convincimento che nelle convenzioni presentate al Parlamento, oggi in discussione agli Uffici, si sarebbe fatto un accenno alla costruzione della ferrovia Teleso-Cajanello; ma per quanto attentamente abbia studiato il grosso volume delle convenzioni, vi ho trovato bensì pregi e difetti, ma di ferrovia Teleso-Cajanello non ho trovato parola.

Credo un'ancora di salvezza la relazione del chiarissimo amico mio Lacava. Ma egli che pure con tanto ingegno e non comune solerzia trattò d'ogni argomento, di questo che a me premeva, non ha fatto cenno.

Nel disegno di legge per le convenzioni è fatta parola della ferrovia da Aversa a Roma, lasciando impregiudicato il tracciato. Qui poteva afferrarsi il mio desiderio, e mi pareva che nella determinazione della linea si potesse dare ascolto ai voti delle popolazioni attendenti; ma dalla dichiarazione dell'onorevole Depretis, fatta or son due giorni, sappiamo ch'egli sosterrà con grande calore la linea che piega verso il Mediterraneo. Di Teleso-Cajanello nemmeno un segno.

Io sono felice che altri ottenga quanto per legge gli tocca; ma non veggo seguite in ciò le buone norme della giustizia distributiva.

M'è parso allora trovar pericolo nell'indugio; e oggi vengo chiaramente a mettere la questione innanzi alla Camera.

Se l'onorevole Genala ha presente la topografia dei luoghi da me indicati, saprà come la stazione di Teleso si trova sulla linea che mena da Caserta a Foggia, e la stazione di Cajanello in quella che conduce da Napoli a Roma.

Il congiungimento tra Teleso e Cajanello, rap-

presenta la base di un triangolo assai acuto, i cui vertici sono Telese, Caserta e Cajanello.

Questo congiungimento, questa scorciatoia chi interessa?

Se importasse solo alle nostre popolazioni e alla valle del Volturno, per la quale dovrebbe passare la nuova ferrovia, io mi sarei taciuto. Se dovesse arrecare solo quel beneficio sempre atteso dalle popolazioni per l'arrivo della vaporiera, io non avrei osato di propugnare con tanta sicurezza, la chiesta concessione; imperocchè nel mio animo tacciono sempre, innanzi agl'interessi generali del mio paese, quelli particolare della mia regione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non può ignorare che nel congiungimento tra Telese e Cajanello sono interessate oltre alla provincia di Terra di Lavoro, dove passerebbe la vaporiera, ben sette provincie meridionali, le quali nel congiungimento Telese-Cajanello troveranno beneficio grande di commercio e di utile, per un raccorciamento sensibile della via alla capitale. Queste provincie sono: Molise, Benevento, le Puglie, la Capitanata e la provincia di Avellino.

Non è iperbole oratoria la mia. Se io parlo di interessi di così numerosi luoghi non è un pensiero del mio capo. Di questi interessi anche per commissione altrui mi faccio sostenitore, e i documenti sono qui negli archivi della Camera; sono altresì al Ministero dei lavori pubblici, ove mucchi di deliberazioni dei Consigli provinciali, di decisioni di molte centinaia di comuni, di tutti gli enti collettivi, i quali chiedendo la proposta congiunzione ferroviaria, ne hanno dimostrato il bisogno.

Il ministro dei lavori pubblici vede che non si tratta dell'interesse speciale di una regione, ma di un vantaggio generale del paese.

Otto provincie del regno sono interessate vivamente in tale affare, e la questione per tal fatto perde il suo carattere particolare per fondersi nell'interesse generale della nazione.

Ciò provato, dirò che non si tratta del traforo del Ceniso o del Gottardo; e la spesa è di tanto minore quanto più alto è l'interesse di cui parlo.

Il desiderato congiungimento è di soli 40 chilometri percorsi tutti in pianura, e la cui spesa è calcolata, dagli studi fatti, a 130,000 lire al chilometro.

Dunque non è il costo che possa impensierire alcuno.

Sei milioni o 6 milioni e mezzo, son cosa assai povera e meschina; certo non tale che possa turbare il sistema delle costruzioni già decretate.

Costerà poco e sarà di gran vantaggio a queste provincie meridionali del versante Adriatico, che pure hanno grandi interessi a tenersi unite alla capitale. Da Brindisi a Roma si potrà arrivare, quando tutte le linee ferroviarie in costruzione o votate dalla Camera saranno eseguite, per Benevento e Caserta con 390 chilometri; e per Pescara-Sulmona-Avezzano-Tivoli, con 422 chilometri; e qualora si faccia la linea di Telese, con soli 358 chilometri.

Dunque grande ravvicinamento: linea pianeggiante e pochissima spesa.

Pianeggiante, ho detto, e non a torto, perchè oltre al minor percorso chilometrico, evvi un minor distacco nei livelli. Se l'onorevole ministro verrà a gettar lo sguardo, sul profilo della ferrovia tra Foggia e Caserta, troverà dalla stazione di Dugenta in qua dislivelli che sono guadagnati col 15 o 16 per mille.

Qualora si voglia favorire questa parte del mezzogiorno con un treno direttissimo per la capitale, (non parliamo del treno diretto Roma-Napoli) crede egli forse possibile, il ministro, mantenere una grande velocità con tali pendenze?

Ma egli potrebbe dirmi: qualora la Camera approvi le convenzioni, o lo Stato faccia a sue spese, come ha prefisso, una linea che congiunga Aversa con Roma, che cosa pretendono ancora coteste provincie? Invece di passar per una valle passeranno per un'altra, invece di accostarsi ai monti, andranno più verso il mare, e si arriverà a Roma, in breve tempo lo stesso.

È fuor di dubbio, onorevole ministro, che tutte le strade conducono a Roma; ma che tutte vi conducano in breve tempo non è ancora dimostrato.

Se il tracciato topografico fosse difficile, ammetterei che il problema si avesse a risolvere in un modo purchessia. Se altra possibilità non fosse, comprendo che anche da Brindisi si andasse ad Aversa e poi a Roma.

Ma se avete favorito gli interessi di coloro che profitteranno naturalmente della Aversa-Roma, perchè altri non contentate ugualmente?

Quando così facile è la costruzione, quando di così poca spesa, e di così grande interesse, io veramente non so vedere come non sia più grave nell'animo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici il desiderio di risolvere il problema che tanto travaglia le popolazioni di cui sostengo gli interessi.

Io ho parlato sin qui solo di considerazioni materiali; ma ve n'hanno altre. Esse sono di carattere generalissimo, che interessano tutta la nazione.

E sono le questioni strategiche, le quali oggi non si possono distinguere dalle costruzioni ferroviarie.

Perocchè per quanto si voglia ideare una linea, che risponda a certi fini speciali, o finanziari, o politici, non si può oggidì, coi metodi odierni per condurre la guerra, non si può, dico, fare astrazione dalle considerazioni strategiche. Ora, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse a tal proposito un breve colloquio col suo collega della guerra, e lo interrogasse sulle ragioni di una linea congiungente Teleso con Caianello, saprebbe dal suo collega della guerra come questa congiunzione tornerebbe di grandissimo vantaggio nella mobilitazione dell'esercito, e nella occasione di difesa delle provincie meridionali.

Già da molti anni si studia la difesa nazionale. Quando le nostre condizioni finanziarie non altro permettevano, noi ci curammo solamente della difesa delle Alpi e delle campagne che potevano combattersi nella valle del Po. Oggi però al Ministero della guerra si è fatto senno; han pensato che colle flotte nemiche poderose si possono recare gravi danni al paese. Mentre gli eserciti discendono a combattere con grosso nucleo di armati nella valle del Po, è ben probabile, è certo anzi, che una grande potenza nemica che disponga di facili trasporti marittimi, specialmente nei primi momenti della mobilitazione, faccia una grande diversione sulle coste del mezzogiorno.

Uno sbarco utile non può farsi in Italia che in tre posti: o sulle coste toscane, o direttamente su Roma o nelle provincie meridionali. Alla diversione in Toscana provvedono le linee fatte, ed alcune di quelle già votate e che saranno presto in costruzione; ed a Roma si è provveduto con i forti costruiti intorno alla città. Abbiamo dunque trascurato l'ultimo solo dei punti più minacciati dallo straniero.

Il ministro della guerra col suo nuovo disegno di legge sulle fortificazioni dello Stato, provvede specialmente alla difesa della valle del Volturno. Ed è chiaro. Non è improbabile che il nemico, il quale veda di impossibile attuazione uno sbarco sulle coste toscane od un attacco diretto su Roma, preferisca gettarsi su Napoli o su Baia per farne la base delle future operazioni.

Qualora un corpo d'esercito abbia preso stanza, appoggiato dalla sua flotta, tra Napoli e Gaeta, è primo suo pensiero quello di camminare su Roma per la via di Ceprano; primissimo quello di interrompere le comunicazioni tra Roma e le provincie meridionali.

E sia che facciate questa linea direttissima litoranea, sia che la facciate mediana, o correggiate quella stessa che già congiunge Napoli con Roma, essa sarà sempre di facile attacco perchè non dista dal mare, a Sparanise, che di soli 20 chilometri. Perocchè un nemico ardito, che abbia passato il fiume, lontano dal cannone di Capua, che spinga la sua avanguardia a 20 o 30 chilometri innanzi, potrà impossessarsi a Sparanise della ferrovia, quale essa sia, che congiunga Napoli a Roma.

Immaginate voi ne' primi momenti della mobilitazione, quando cioè a ciascuna regione non viene assegnata altra truppa che la milizia territoriale, immaginate voi lo sbaraglio? È allora per l'appunto che avrete bisogno di portare rapidamente nei grandi centri di raccolta tale un numero di truppe, che vi permetta di ricacciare a qualunque costo il nemico sul mare.

Se il nemico è padrone di Sparanise non lo sarà dell'altipiano Teanese, e tanto più difficilmente guadagnerà Cajanello di facile difesa. Resti pure egli padrone del piano, rompa pure la sua ferrovia, ma se per l'alta valle del Volturno si possa giungere a Teleso rapidamente, egli sarà minacciato sul fianco e alle spalle. Se la ferrovia di Roma, rotta nel piano non abbia altri sbocchi, quale mezzo avrete per operare? Un'ora, basta talvolta a una divisione per guadagnare un obiettivo. E l'arrivo di una divisione in un dato momento può cangiare le sorti di una campagna!

Io non faccio, o signori, della strategia da dilettanti. Questo ch'io dico è conseguenza di studi non miei.

Tali considerazioni, tali lavori sono stati già fatti, ed io desidero che il cortese ministro voglia spingere la sua cortesia fino a richiederne informazioni al Ministero della guerra.

Mi si risponderà: ma questa vostra ferrovia non è stata considerata nel 1879. Ed è vero. Essa è stata trascurata, ed io non so ancora persuadermi per quale ragione ciò sia avvenuto, per quale dimenticanza, per quale ingiustizia, si sia tralasciato questo congiungimento necessario tra due punti così meritevoli di studio.

Ma ad ogni male è rimedio. E perchè, nella legge del 1879, a tale ferrovia non si è posto mente? Forse perchè gli studi militari non erano così innanzi, o forse perchè altre preoccupazioni distoglievano dal contentare i desiderii delle nostre popolazioni?

Ad ogni modo oggi, la calma è venuta; e il pentimento verrà per le ingiustizie involontarie

commesse. Si sono contentati tanti; si contenterà anche noi.

C'era una mostruosità ferroviaria di Treviglio-Lonato, e l'onorevole Zanardelli la seppe correggere; c'era un danno per Montedoro, e l'onorevole Perez seppe portare la linea fra Caldare e Canicatti; e vorrete trasandare questo?

Chi da Brindisi o da Telese venga a Roma, perchè deve percorrere 50 chilometri più del naturale? Perchè spendere 3 lire di più?

Io aspetto con fiducia larghissima le parole che vorrà rispondermi l'onorevole Genala, e da queste spero di trarre argomento di letizia. Ed argomento di letizia spero ne trarranno in ispecie tutte le provincie che, da tempo, hanno fatto voti i loro desiderii, i voti al ministro dei lavori pubblici e che, pur troppo finora, non hanno ancora avuto nè una parola di vera promessa, nè una parola di vicina speranza.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Dini Ulisse.

**Dini Ulisse.** Quando, nel 1879, si discusse la legge sulle costruzioni ferroviarie, mentre tutte le provincie ne ebbero ad esuberanza, la provincia di Pisa non ne ebbe che un piccolissimo tratto: la linea Cornia-Piombino; una linea di 13 chilometri, il cui costo non arriva al milione! Vi erano anche altre linee che sarebbe stato desiderabile venissero comprese in quella legge: come quelle di Pontedera-Volterra, e Calci-Pisa o Calci-Navacchio, che avrebbero servito ad allacciare importanti paesi agricoli, commerciali e industriali coi nostri centri ferroviari, ed avrebbero appagato i voti di molte popolazioni; ma purtroppo nessuna di quelle linee trovò fortuna nella Camera, e la sola Cornia-Piombino ebbe l'onore di venir compresa nella legge. E di questa appunto voglio ora parlare, sperando che non sia lontano il tempo in cui si potrà parlare con qualche buon risultato anche delle altre linee.

La legge del 5 luglio 1882, stabilendo il riparto delle varie linee da costruirsi, determinò che nel 1884 fossero stanziati 370,000 lire per la linea Cornia-Piombino, nel 1885 lire 227,200, e nel 1886 lire 150,000; formando queste somme, insieme al concorso di 186,800 lire, delle provincie e comuni, il costo dell'intera linea.

Il Consiglio provinciale di Pisa, e la Deputazione provinciale, pensando che, in ordine a questa legge, nel 1884 si dovevano incominciare i lavori, fecero già tutto quello che loro spettava, e presentarono fino al Ministero un progetto; restava quindi al Governo l'obbligo di accettare il progetto presentato, od allestirne un altro, e

di por mano poi sollecitamente ai lavori. Ora per quante premure io ed altri colleghi abbiamo fatte da un anno, nulla si è ancora deciso intorno al progetto; solo, per quanto io credo, si è scartato quello mandato dalla Provincia, e si è incaricata la Direzione generale delle ferrovie Romane, da parecchi mesi, di prepararne un altro; ma il nuovo progetto, sebbene si tratti di una linea tutta in piano e che non richiede opere d'arte, non è anche arrivato al Ministero. E intanto siamo a mezz'anno del 1884; onde anche riuscendo ad aver presto il progetto, con tutte le formalità che poi vi saranno da compiere prima di poter fare gli appalti, credo che si andrà ancora molto in lungo prima di poter por mano ai lavori, che pure a quest'ora dovevano essere quasi finiti.

Ma vi ha di più: per quanto la legge del 1882 stabilisse che nel 1884 dovevano essere destinati certi fondi alla costruzione di questa linea, e così nel 1885 e nel 1886, nel bilancio non trovo segnata alcuna somma per la linea stessa; per essa nel bilancio mancano assolutamente gli stanziamenti. Forse mi si risponderà che la legge dà al Governo le autorizzazioni opportune anche per provvedere alla costruzione di quelle linee per le quali mancano gli stanziamenti o sono insufficienti, ed io mi auguro che il Governo voglia valersi di queste autorizzazioni che la legge gli concede; ma credo che nel fatto tali autorizzazioni servano ben poco o rechino degli aggravii ulteriori, e quindi dubito molto che anche per questa ragione la costruzione della linea Cornia-Piombino abbia a trovare degli ostacoli se il ministro non vi metta tutta la sua buona volontà per superarli. Ad ogni modo era molto meglio che la linea avesse i suoi appositi stanziamenti in bilancio.

Io raccomando quindi all'onorevole ministro di fare le più vive premure alla direzione generale delle ferrovie Romane, o a chi di ragione, perchè il progetto sia compiuto con tutta sollecitudine, ed a far poi tutte le altre pratiche che la legge richiede per potere quindi procedere agli appalti; e gli chiedo di assicurarmi che egli farà in modo che la mancanza di stanziamenti in bilancio non sia una causa di nuovi ritardi, per dar principio ai lavori. Ho finito.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Firmaturi.

**Firmaturi.** Sarò brevissimo, nello esporre il motivo che mi ha spinto a chiedere di parlare. Ho creduto necessario di rilevare la lacuna o, per dir meglio, l'obbligo in cui è stata lasciata dalla Commissione una linea di 4ª categoria a cui finora

la sorte è stata avversa. Intendo parlare della linea Palermo-Sciacca, le condizioni della quale sono le seguenti: per due terzi questa linea è di già appaltata ed in via di costruzione, e queste due terzi parti saranno aperte all'esercizio nei primi mesi del 1885; ma per la continuazione di questa linea, da Corleone a Chiusa Scalfani, tratto di 29 chilometri, gli studi furono fatti eseguire dal Consiglio provinciale di Palermo e quindi inviati al Consiglio superiore dei lavori pubblici dal quale, il 12 gennaio 1884, fu emesso in proposito parere favorevole.

Dunque abbiamo il primo tratto che costa più dei due terzi dell'intera linea, appaltato per 68 chilometri, e la di cui spesa figura al n° 20 della tabella; ed abbiamo nel tempo istesso l'altro tratto di soli 29 chilometri che non figurano in nessun allegato della relazione del bilancio.

Pare a me che il non essersi tenuto nessun conto di questo secondo tratto possa compromettere l'esecuzione dell'intera linea. Prego quindi l'onorevole ministro e l'onorevole Commissione di volermi dare una spiegazione di questa dimenticanza, e di volermi assicurare sull'avvenire di questa linea; tanto più che la Commissione, avendo raccomandato la sollecita costruzione della linea Castelvetro-Porto Empedocle è bene al caso di riconoscere che l'importanza della stessa linea raccomandata, dipende in gran parte dal suo allacciamento con la Palermo-Chiusa Scalfani. Onde mi lusingo che l'onorevole Commissione non potrà non accogliere la mia raccomandazione, nel senso di voler considerare la Palermo-Corleone-Chiusa, fino al suo incontro con la Castelvetro-Porto Empedocle siccome linea sussidiaria e complementare di quest'ultima.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Finocchiaro Aprile.

**Finocchiaro Aprile.** Ho chiesto di parlare sul medesimo argomento intorno al quale l'onorevole Firmaturo ha richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La importanza della linea Palermo-Corleone-Sciacca è veramente rilevante; e i dubbi che nascono dal silenzio serbato nel bilancio di cui ci occupiamo sul secondo tronco di questa linea, che da Corleone deve arrivare fino al limite della provincia di Palermo, c'impongono di chiedere al relatore e all'onorevole ministro dichiarazioni franche ed esplicite, che ci auguriamo valgano a dissiparli.

La linea Palermo-Corleone-Sciacca è già in costruzione per il suo primo tronco fino a Corleone. I comuni interessati e la provincia, riuniti

in consorzio, ebbero la concessione per la costruzione e per l'esercizio, e sono già in corso i lavori. Mercè un contratto veramente vantaggioso si è assicurata la sollecita esecuzione di questa prima parte della linea che è destinata a dare un potente risveglio economico a quei comuni, rimasti finora senza comunicazione colle grandi arterie ferroviarie dell'isola.

Questa linea fu classificata per effetto della legge del 1879; e con essa lo fu egualmente la Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle.

Vennero classificate entrambe in quarta categoria, anche perchè si riconobbe la necessità di un unico sistema di costruzione per due linee che erano destinate ad essere coordinate onde riunire due punti estremi dell'isola, e dare così, col vantaggio di tanti comuni, largo sviluppo al commercio e all'agricoltura di quelle importanti regioni dell'isola.

Intanto è avvenuto che per la linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle non si sono potuti costituire i consorzi, e la linea medesima, secondo ho notato nella relazione dell'onorevole Lacava sul bilancio di cui ci occupiamo, verrà costruita a spese dello Stato.

La Giunta generale del bilancio ha fatto anche qualche cosa di più: ha voluto registrata nella relazione una speciale raccomandazione per la sollecita costruzione di questa linea. Leggo infatti a pagina 64 di detta relazione le seguenti parole:

“ Fra le linee di 4ª categoria ve ne sono di quelle di molta importanza, perchè finiscono per essere complemento di reti, come per esempio la linea segnata al n° 5, Castelvetro-Porto Empedocle, che è in corso di studio, destinata a completare la rete circolare siciliana. La Commissione ne raccomanda la celere costruzione. ”

Ora io non fo alcuna osservazione a queste raccomandazioni, e le riconosco anche giuste; imperocchè la costruzione della linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, viene a completare la rete circolare siciliana, ed è anche essa di una grande utilità economica per quelle popolazioni. Resta però la linea Palermo-Corleone-Sciacca, la quale fu, come ho testè accennato, classificata in condizioni identiche alla Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle nella legge del 1879. Per questa linea fu regolarmente costituito il consorzio fra i comuni interessati e la provincia; ma per il primo tratto solamente, per quello cioè che da Palermo giunge a Corleone.

Costituito il consorzio, questo primo tratto fu,

come si è accennato, dato in appalto; e le condizioni alle quali l'appalto fu dato bastano esse sole a provare, se pur ve ne fosse bisogno, che effettivamente questa linea, non solo risponde al criterio del tornaconto, ma finirà col rendere i maggiori benefici che si possano sperare, dopo che sarà sviluppata fino al suo termine.

Quanto al secondo tronco che da Corleone deve arrivare al limite della provincia di Palermo, per congiungersi con la Castelvetro-Sciaccia Porto Empedocle, furono già eseguiti gli studi a cura della deputazione provinciale di Palermo, e vennero sottoposti all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale li approvò fin dallo scorso gennaio. Noto anzi una circostanza che merita di essere rilevata. Siccome questi studi riguardavano il tronco da Corleone a Chiusa Sclafani e si estendevano anche fino al limite effettivo della provincia nel comune di San Carlo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici si riservò di approvare gli studi per quest'altro piccolo tratto, e registrò nel suo voto queste parole: "Pel tronco seguente fino a San Carlo non può darsi alcun parere, occorrendo che sia presentato un progetto di massima, coordinato al prolungamento della linea con Girgenti... Quindi, anche con questa riserva, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pure approvando gli studi per il secondo tratto che da Corleone arriva fino a Chiusa Sclafani, accenna alla evidente utilità del congiungimento della linea che da Palermo deve arrivare fino a Sciacca, coll'altra che da Castelvetro deve fermarsi a Porto Empedocle.

La necessità del coordinamento suddetto, come ho accennato, non può non essere tenuta in conto perchè fu implicitamente stabilita, quando le strade nel 1879 furono classificate; e per conseguenza l'una e l'altra linea occorre che siano condotte a compimento, a ragione di tempo pressochè contemporanea, appunto per raggiungere il fine al quale la Camera allora si ispirò, cioè dell'interesse comune delle due provincie cointeressate. Ed è anche da notare un'altra circostanza, che se la linea Castelvetro-Sciaccia-Porto Empedocle completa la rete circolare delle ferrovie siciliane, la Palermo-Corleone-Sciaccia, raggiunge un altro importantissimo scopo, ed è quello di unire con una traversa molto più rapida, Palermo a Sciacca, e di mettere in comunicazione più diretta il mar Tirreno col mare Africano; e ciò, per mille considerazioni d'ordine economico, industriale e commerciale, e aggiungerò anche politico, impone di non frapporre indugi, non solo per la Castelvetro-Porto Empedocle, ma anche, e principal-

mente, pel prolungamento della Palermo-Sciaccia, che più rapidamente della prima può congiungere l'antica capitale dell'isola a Sciacca.

Questa linea, non è solo d'interesse locale, è anche d'interesse generale per la Sicilia e per lo Stato. Essa è destinata a mettere in comunicazione quasi tutte le provincie siciliane con Sciacca, e principalmente Palermo. Sciacca che è di fronte, come porto più vicino, alla Reggenza di Tunisi, con cui abbiamo così larghi rapporti commerciali, e dove è una così importante colonia, sarà un nuovo sbocco per i prodotti dell'isola verso l'Africa: e ciò non sarà lieve vantaggio, oggi specialmente che abbiamo bisogno di render più facile ai nostri prodotti l'esportazione, per accrescerne il valore e renderci più forti di fronte alla concorrenza straniera. E questa linea, nessuno può contestarlo, oltre alla sua importanza commerciale, potrà anche averne una d'ordine strategico, il giorno in cui il paese dovesse provvedere alla custodia di quella parte del litorale che sta di fronte alla Tunisia.

Bisogna quindi spingere con alacrità la continuazione dei lavori della Palermo-Corleone, perchè, per ora, al più presto giunga fino a Chiusa Sclafani, salvo il congiungimento fra Chiusa e Sciacca.

Ed è appunto per questo che ci ha fatto impressione penosa il veder dimenticato completamente negli allegati e nella relazione il secondo tratto Corleone-Chiusa Sclafani della linea in questione: tanto più che vi era opportunità per l'onorevole ministro di provvedere convenientemente a questo secondo tronco, prevedendone fin d'ora la concessione, come di un necessario, indispensabile e urgente complemento della linea Palermo-Corleone, che è in corso di costruzione.

Infatti, come si rileva dalla relazione del bilancio, dei 1489 chilometri di linee complementari di quarta categoria di cui il Governo dispone, sono a carico dello Stato chilometri 126,6 nei quali è compresa la Castelvetro-Sciaccia-Porto Empedocle. Ne abbiamo 1156 concesse ai corpi morali, ed è compreso fra questi il primo tratto della Palermo-Corleone-Sciaccia, da Palermo a Corleone.

Seguono chilometri 239,4 riservati alle linee classificate in quarta categoria, ma ancora non concesse; ed evidentemente era in questa categoria che doveva comprendersi il tronco Corleone-Chiusa Sclafani, di cui gli studi sono stati approvati, ed è in via di costituzione il Consorzio. L'approvazione degli studi imponeva al ministro di aggiungere ai 239,4 chilometri suddetti anche i 29 chilometri di questo tronco, considerandolo,

come si doveva, fra i classificati in quarta categoria non ancora concessi. Se no, l'approvazione degli studi, la successiva costituzione del Consorzio, possono rimanere lettera morta, mancando al Governo i mezzi di dare il suo concorso nella misura segnata dalla legge, e già in modo ufficiale promesso e assicurato dall'onorevole Baccarini.

È quindi con dolorosa sorpresa che ho rilevato a pagina 364 degli Allegati esser segnato l'elenco delle poche linee classificate e non ancora concesse, senza trovarvi annotata questa da Corleone a Chiusa Sciafani.

Ciò sarà forse effetto di una semplice dimenticanza, di un deplorabile equivoco. Ma comunque è necessario rilevarlo e ripararvi. È quello che domandiamo alla giustizia del ministro dei lavori pubblici.

In noi è ferma convinzione che finchè la linea Palermo-Corleone-Sciacca sarà limitata al primo suo tronco e non estesa fino al suo termine, i risultati saranno evidentemente incompleti, tanto dal lato dell'interesse della popolazione, come da quello dell'interesse dello Stato.

Questo secondo tronco, percorrendo terreni ricchi e fertili, incontrando importantissimi comuni, come Bisacquino, Chiusa Sciafani, Giuliana, Contessa Entellina, Palazzo Adriano, i cui territori danno sì largo prodotto alla industria agricola, e che hanno bisogno di sviluppare le loro risorse e di accrescere le fonti della loro prosperità, pur espandendo le ricchezze del loro suolo mercè le nuove comunicazioni, renderà al commercio dell'isola validissimo incremento, con generale vantaggio e vero progresso dell'intero paese.

È necessario quindi sollecitarne la costruzione non creare ad essa ostacoli; e non pare che il silenzio della relazione e del bilancio in proposito giovinno a questo fine. Se è una dimenticanza, si corregga; se vi è un motivo che la giustifica, si spieghi; se è necessario un provvedimento, si adotti. Ma si tolga intanto ogni equivoco, ogni incertezza, ogni dubbio. Una parola dell'onorevole ministro può solo rassicurare noi e le popolazioni di quelle contrade, che abbiamo l'onore di rappresentare, e i cui legittimi interessi sono anche i nostri, per il dovere che ci è imposto di tutelarli e difenderli.

Voglia quindi l'onorevole ministro darci le spiegazioni che l'onorevole Firmaturo ed io gli domandiamo, sul silenzio serbato nel bilancio e nei suoi Allegati intorno a questo tronco. Noi ci auguriamo che egli, confermando gli impegni assunti dal Governo, ci assicurerà ancora una volta che, appena il Consorzio sarà costituito fra i comuni

interessati — e lo sarà prestissimo — il Governo anche per questo secondo tronco con sollecitudine darà il suo concorso nella misura di legge, e che pertanto nulla è a temere per l'osservanza degli impegni sopra ricordati.

Se le nostre osservazioni, come speriamo, avranno una risposta esplicita, noi trarremo da essa, e con noi le popolazioni e i comuni interessati, argomento a sollecitare le pratiche occorrenti per ottenere la concessione anche di questo secondo tratto, per il quale potrà soltanto rendersi possibile il congiungimento tra Palermo e Sciacca.

Bisogna cominciare dal riunire Corleone a Chiusa Sciafani, se vuoi compiuta la linea e avviato a soluzione questo antico voto delle due provincie. Il resto verrà da sé, come una conseguenza assolutamente indeclinabile. Congiunto Palermo a Corleone e Chiusa Sciafani, il breve tratto che da Chiusa dovrà allacciare questa linea alla Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle, sarà una necessità alla quale in poco tempo e con poca spesa potrà sodisfarsi.

Ma intanto, ripeto, bisogna cominciare col porre a compimento il tronco Corleone-Chiusa-Sciafani, ed è per evitare un pregiudizio a danno degli interessi delle popolazioni interessate nella costruzione di esso, che sono interessi comuni all'isola intera, che abbiamo fatto appello alla lealtà e al retto giudizio dell'onorevole ministro.

Ci auguriamo quindi che le parole dell'onorevole ministro saranno per noi completamente soddisfacenti. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Grassi.

**Grassi.** Dirò pochissime parole per ricordare un precedente, e per rivolgere al ministro dei lavori pubblici una calda raccomandazione.

In una delle sedute dello scorso dicembre, discutendosi il bilancio semestrale, dagli onorevoli miei colleghi Dayala e Brunetti, ai quali mi associi anch'io, si lamentò giustamente la lentezza con cui procedevano i lavori del tronco in costruzione Taranto-Brindisi. Anzi dall'onorevole Dayala si accennò ad una certa lite intervenuta tra il Governo e l'intraprenditore, da cui si faceva dipendere non solo il ritardo nei lavori, ma anche l'interruzione nei lavori stessi, e tutti in coro raccomandammo al ministro di rimuovere al più presto la difficoltà, onde fossero menati innanzi i lavori con la maggiore sollecitudine.

L'onorevole ministro rispose al collega Dayala che l'indugio nei lavori realmente era stato cagionato da una lite, per non ingrandire la quale, e per evitare quindi maggiori ritardi nei lavori



stessi, egli si proponeva, con intendimento di ragionevole conciliazione, di esaminare la questione.

Ora, dopo sei mesi, a me consta, per assicurazioni giunte, che quei lavori non solo non hanno ricevuto impulso maggiore, ma che sono proceduti anche più lentamente!

Voglio sperare pertanto che l'onorevole ministro sia riuscito ad arrestare ogni contestazione, e che le parti si sieno conciliate; come pure voglio augurarmi che talune altre difficoltà insorte per il progetto di un ponte che si deve costruire nel primo tratto Taranto-Grottaglie si siano appianate. Onde chiedo alla cortesia sempre squisita dell'onorevole ministro dei lavori pubblici una precisa dichiarazione intorno alle ragioni del deplorato ritardo, massime se le difficoltà da me accennate sono state in un modo qualunque risolte e terminate.

Ed ove la questione del ponte non sia ancora risolta, perchè, domando io, non si raddoppia il lavoro sul tratto Grottaglie-Francavilla, Francavilla-Latiano, Latiano-Mesagne, e Mesagne-Brindisi, che avendo una campagna piana, non occorrono certamente opere d'arte?

E giacchè ho facoltà di parlare, mi permetto di aggiungere qualche cosa, che forse al ministro non giungerà nuova, ma che certo gioverà ad ispirargli un sentimento di benevola considerazione verso popolazioni generose, amanti del pubblico bene, e nel tempo stesso animerà l'onorevole Genala a spiegare tutta la sua giovanile autorità a favore di quelle contrade, onde non mettere noi nella dura posizione di tornare dopo sei mesi ad intrattenere nuovamente la Camera coi medesimi lamenti e per la medesima questione.

La provincia di Lecce adunque, coi comuni interessati, allo scopo di abbreviare il termine per la costruzione dei due tronchi Zollino-Gallipoli e Taranto-Brindisi, volle anticipare in massima parte le quote governative, e offrì al Governo 5 milioni di lire, che in seguito, in omaggio alla legge del 1882, furono ridotti, epperò contrasse con la Cassa de' depositi e prestiti il debito di 2,900,000 lire, mercè il quale la provincia e i comuni assicuravano l'abbreviamento del termine nel quale i due tronchi debbono aprirsi all'esercizio.

Ora è ben naturale che la provincia abbia ordinato il suo bilancio contando sull'apertura della linea all'esercizio nei termini stabiliti, perchè, per l'articolo 15 della legge del 29 luglio 1879, il Governo è obbligato alla restituzione delle quote anticipate agli enti interessati in 10 anni, a contare dall'anno successivo all'apertura dell'esercizio.

A me pare dunque evidente, che se i lavori si

ritardano non è possibile che al tempo determinato si possa avere l'apertura all'esercizio de' tronchi testè indicati.

È questa la medesima ed identica questione fatta l'altro giorno sulla direttissima Napoli-Roma. Coi tronchi della mia provincia il Governo ha un contratto, colla Napoli-Roma ha una legge. Certamente non vi è una legge che obbliga il Governo a incominciare la costruzione della Napoli-Roma, in un determinato tempo, ma vi è bensì la legge del 1882 con cui si obbliga il Governo all'apertura all'esercizio della direttissima suddetta per il 31 dicembre 1886.

Benissimo quindi a mio modo di vedere rispondeva l'onorevole Nicotera all'onorevole Capo ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che cioè bisogna far presto ad incominciare i lavori e senza perdita di tempo, se si vuole aprire veramente al pubblico esercizio la direttissima Roma-Napoli nel termine stabilito, e se non si vuole violare la legge.

Con ciò io non voglio certamente dare ai due tronchi della mia provincia l'importanza d'un'opera eminentemente nazionale, che interessa tutti quanti siamo in Italia, quale è la direttissima Roma-Napoli; ma tengo solamente a constatare che, se i lavori non si conducono innanzi con alacrità, noi non potremo avere l'apertura di quei tronchi al pubblico esercizio nel tempo determinato, ed allora la provincia di Lecce avrà ben il diritto di protestare contro il Governo, chiamandolo responsabile dei danni ed interessi.

Ma, indipendentemente dalla questione legale, che non m'impone, a me pare che, ritardandosi ulteriormente i lavori, si violerebbero tutte le convenienze sociali verso una provincia benemerita, e verso comuni nobilissimi, i quali volontariamente hanno per il pubblico bene affrontato degli obblighi e degli oneri così gravi.

Io, onorevole ministro, non ho altro da aggiungere. Col cuore aperto aspetterò le sue dichiarazioni, che, spero, varranno a tranquillizzare e contentare me, la provincia ed i comuni che rappresento. Ove ciò non avvenisse, io, rassegnato, ritornerò alla carica in una prossima circostanza, con la coscienza tranquilla, che da questo posto non mancai con i miei colleghi di compiere un dovere sentito, e sicuri saremo di non essere raggiunti da alcuna responsabilità.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Pisa.

**Di Pisa.** Io mi era iscritto in questo capitolo, per parlare della linea Siracusa-Licata, la quale è compresa nella legge del 1879, cui si riferisce questo capitolo.

Però l'onorevole Riolo mi ha preceduto, discorrendone nel capitolo 118; ond'io avrei ora rinunciato a parlare, se le risposte dell'onor. ministro fossero state soddisfacenti. Ma davvero, le sue risposte non mi hanno soddisfatto, inquantochè egli non ha dichiarato nettamente, decisamente, che i lavori di costruzione già iniziati e progrediti da una estremità, cioè da Siracusa a Noto, sieno ora continuati dall'altra estremità, cioè da Licata a Terranova.

Ecco qual'è il nodo della questione! La linea Siracusa-Licata percorre tre provincie, cioè, Siracusa, Caltanissetta e Girgenti; se quindi si volessero continuare i lavori di costruzione da una sola parte, accadrebbe questa ingiustizia: che per molti anni e sino al completamento della linea, un beneficio che si otterrebbe ad esclusivo vantaggio di una provincia, dovrebbe frattanto essere pagato dalle altre due provincie; imperocchè, pur contribuendo nella spesa Caltanissetta e Girgenti, non potrebbero trarre giovamento dei tronchi di ferrovia che andrebbero aprendosi all'esercizio nella provincia di Siracusa.

È adunque per ragione di equità e di giustizia distributiva che dovrebbero essere esauditi i voti di quelle due provincie perchè si continuassero i lavori anche dal lato di Licata-Terranova. Quando, anni sono, questi voti vennero portati in quest' Aula dall'onorevole Bordonaro, il ministro poté rispondere, e forse ragionevolmente, che non conveniva frazionare nella costruzione di altri tratti la piccola somma di lire 200,000 assegnata allora annualmente per quella linea.

Ora però, che secondo i reparti della legge del 1882 in un solo anno potrebbero farsi lavori per somme maggiori di quelle che complessivamente allora si potevano avere cogli esercizi di 4 o 5 anni, (essendo che se allora non si poteva disporre che di 200,000 lire, ora si arriva ad un milione e 500,00 lire); io credo che non ci sarebbe motivo ragionevole per ritardare ancora a soddisfare i bisogni di quelle due provincie.

Del resto questa linea Siracusa-Licata ha due teste di linea già aperte all'esercizio, di guisa che a misura che i lavori progredirebbero dalle due parti, potrebbero utilmente ed immediatamente aprirsi al pubblico e con sicuro beneficio i tratti costruiti. Come ho detto, a ciò fare, non sonvi difficoltà finanziarie, economiche o di giustizia; nè avvi difficoltà tecnica, come dirò.

Anzi vi hanno ragioni speciali perchè s'imprendano i lavori da Licata a Terranova, essendo quest'ultima città, capoluogo di circondario, situata al mare, e con un rilevante movimento di importa-

zione e di esportazione di merci. Di più la rada di Terranova è l'unico sbocco marittimo che offre la provincia di Caltanissetta: ed a questo proposito devo accennare che il Governo nazionale, non dovrebbe essere meno amante degli interessi commerciali di quello che si fosse mostrato il Governo borbonico, il quale aveva pur fatto studiare un progetto d'arte di quel porto. E debbo soggiungere che, per rendere più facili le comunicazioni, e sviluppare il commercio di quella provincia, la linea di terza categoria di Valsavoia-Caltagirone avrebbe dovuto, e deve prima o poi continuare per Piazza Armerina, Barrafranca, Pietraperzia sino alla stazione di Caltanissetta, e con una diramazione inoltre da Piazza Armerina per raggiungere Terranova. Questo era il piano logico e naturale della rete ferroviaria della provincia di Caltanissetta. Ma non mi fermo su di ciò, non essendo questo il momento opportuno; e ritorno al mio assunto.

Come sopra accennai, non havvi alcuna difficoltà tecnica per l'andamento dei lavori da Licata a Terranova; ma è da Noto a Terranova che s'incontrano difficoltà di diverso ordine. Infatti la relazione statistica sulla costruzione e sull'esercizio delle ferrovie, pubblicata per l'anno 1882 dalla direzione generale ci apprende che si questiona ancora se si debba scegliere il tracciato litorale per Pozzallo, Santa Croce Camerina e Vittoria, o il tracciato interno per Modica, Ragusa Comiso. Ma di certo non havvi questione alcuna tra Licata e Terranova; anzi dirò di più: i progetti sono quasi compiuti sino a Terranova.

L'ufficio tecnico governativo di Siracusa aveva già mandato al Ministero lo studio del primo tronco, se non isbaglio, sino a Falconara, e solamente si stanno facendo a quei progetti alcune piccole modificazioni indicate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. In questo stato di cose, parmi che tutto contribuisca a vedere una buona volta principati i lavori da Licata a Terranova; ed è su questo che io aspetto dall'onorevole ministro una risposta precisa e netta.

Poichè ho facoltà di parlare, dirò qualche cosa della linea Palermo-Corleone-Sciacca. Gli onorevoli Finocchiaro e Firmaturi si sono meravigliati, ed ebbero ragione che questa linea, già classificata, sino al suo ultimo limite, sino a Sciacca, non sia stata ora, come tale, compresa negli allegati alla relazione dell'onorevole Lacava.

Ma da una parte del discorso dell'onorevole Firmaturi, se ho bene inteso, mi è sembrato che egli facesse alcune distinzioni di preferenza per la continuazione della linea da Corleone a Sciacca

assegnando un posto privilegiato al primo tratto da Corleone a Chiusa.

Se con ciò egli ha inteso dire che quel tratto essendo nella provincia di Palermo, la quale è disposta a farlo costruire per proprio conto, possa naturalmente avere una preferenza nella costruzione, io non ho nulla a dire. Però devo aggiungere che quella linea, perchè sia veramente utile, deve continuar diretta fino a Sciacca: giacchè se si fermasse a Chiusa, il limite della provincia di Palermo, noi avremmo una parte sola della utilità della linea che, quando fu classificata, nella legge fu stabilito che da Palermo dovesse andare a Corleone e direttamente sino allo sbocco di Sciacca.

Non si sa precisamente ancora quale sia il tracciato della linea Castelvetro-Porto Empedocle; ma se la Palermo-Corleone-Sciacca, per arrivare a quest'ultima città potesse raccordarsi tra Santa Margherita e Sambuca, allora, senza pregiudizio del concetto del più breve percorso, si risparmierebbe la spesa della linea diretta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cocco-Ortu.

**Cocco Ortu.** Dopo le cose da me dette nella discussione generale intorno alle ferrovie complementari sarde, posso rinunziare a parlare. Me ne sarei astenuto anche in quella circostanza se avessi preveduto che nel discorso stampato dell'onorevole ministro fosse scomparsa una frase sua, forse sfuggita, colla quale espresse dei timori che si facessero le ferrovie sarde per servire a lande deserte; me ne sarei astenuto ancora se egli avesse fatto prima le dichiarazioni provocate dalle osservazioni mie, dei colleghi della Sardegna e dell'onorevole Baccarini.

Soltanto di quelle sue dichiarazioni, non avendo potuto farlo in quel giorno, prendo atto oggi, dicendogli che non è più tempo di parole, ma di fatti, e perciò è duopo che egli adempia alle promesse di presentare prima delle vacanze estive il disegno di legge, in modo però che lo si possa discutere prima delle vacanze stesse.

E qui potrei finire se non dovessi dire alla Camera cosa che il ministro sa, per i telegrammi a lui diretti; ed è che nella Sardegna gli animi sono commossi per la incertezza e gl'indugi nell'eseguire la legge del 1879. L'agitazione si diffonde dalla più cospicua città sarda al più modesto comune. Comizi si sono radunati in vari luoghi, i Consigli comunali di Cagliari, di Sassari, di Nuoro, d'Ozieri, le rappresentanze delle due provincie domandano la pronta esecuzione di quella legge.

Ora è nell'interesse stesso del Governo di non mantenere, durante il lungo periodo delle va-

canze, le cagioni di questa agitazione, presso popolazioni che forti del loro buon diritto, domandano coi mezzi legali l'esecuzione di una legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Camporeale.

**Di Camporeale.** Debbo fare all'onorevole ministro brevi raccomandazioni intorno alla medesima linea della quale ha parlato or ora l'onorevole Di Pisa, cioè la ferrovia Siracusa-Licata.

Io vorrei pregare l'onorevole ministro di voler disporre perchè i lavori di questa linea molto importante, che appartiene alla seconda categoria, fossero spinti con alacrità maggiore di quella che si è verificato finora. Questa linea si divide in vari tronchi per alcuni dei quali è definito il tracciato, per altri dei quali non è stata presa alcuna definitiva risoluzione.

Sono fra i primi i tronchi di Licata a Comiso e l'altro da Siracusa a Noto. Invece pel tracciato da Noto a Comiso vi sono due diversi progetti stati studiati; uno litoraneo e l'altro interno, e la spesa prevista per l'uno e per l'altro di questi due tracciati è presso a poco identica, per quanto mi consta. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato un parere favorevole al tracciato litoraneo, per ragioni tecniche. Però è da osservarsi che, prescogliendo questo tracciato litoraneo, si verrebbe a lasciar fuori di questa rete le due città principali e più popolose della provincia di Siracusa, non escluso il capoluogo della provincia stessa poichè Modica ha una popolazione di 45,000 anime, e Ragusa ne ha una di oltre 30,000. Questi due comuni hanno mandate istanze e voti al Governo perchè non fossero lasciate fuori di questa rete; ma fino ad ora la questione non è stata ancora risolta: onde io vorrei pregare l'onorevole ministro di voler ordinare con sollecitudine gli studi definitivi sopra questa linea.

Ed io ho qualche ragione per ritenere che non sarebbe difficile di fare qualche modificazione al tracciato interno, messo in disparte, per ragioni tecniche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e non sarebbe difficile eliminare queste difficoltà pure soddisfacendo i giusti desiderii di quei grandi centri di popolazione e di produzione di cui ho testè parlato. Queste difficoltà tecniche che spaventarono il Consiglio superiore provenivano da ciò, che chi fu incaricato di studiare la linea volle proprio condurre la ferrovia, per così dire, nei paesi; scopo molto arduo a raggiungersi per la giacitura delle due città.

Io però credo che se all'egregio e distintissimo ingegnere capo di questa linea, cavaliere Patti, fosse dato incarico di studiare se, mediante qualche

cambiamento o modificazione al tracciato interno, potessero eliminarsi le difficoltà maggiori, egli riuscirebbe facilmente a far scomparire gli ostacoli e a contentare quelle popolazioni. Riepilogando, io rivolgo due preghiere all'onorevole ministro: la prima, perchè solleciti i lavori sopra i tronchi già in costruzione; la seconda perchè voglia dar ordine che sia definito il tracciato di quel tronco che è fra Noto e Comiso. E mi auguro che l'onorevole ministro voglia accogliere benevolmente queste mie raccomandazioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Mascilli.

*Voci.* Non c'è.

**Presidente.** Non essendo presente perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattelli.

*Voci.* Non c'è.

**Presidente.** Non essendo presente perde anch'egli la sua volta; e do facoltà di parlare all'onorevole Merzario.

**Merzario.** Due sole parole per avere una spiegazione o dichiarazione dalla cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Già da alcuni mesi sono stati compiuti, per opera degli ingegneri governativi, gli studi del tronco ferroviario Oggiono-Pontenovo sulla linea Lecco-Como.

Le popolazioni di que' paesi, nelle quali è antico il desiderio, come reale è il bisogno di avere al più presto la costruzione di quel tronco, furono liete quando seppero che gli studi erano stati mandati al Ministero, e furono poi lietissime quando, poco tempo dopo, seppero che gli studi stessi erano stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Si aspettava quindi di giorno in giorno che verrebbero pubblicati gli avvisi d'appalto, e si desiderava da tutti che i lavori potessero incominciare subito, anche per il bisogno di dar lavoro a molta povera gente disoccupata, in conseguenza dell'attuale crisi serica ed industriale.

Ma cosa è, cosa non è: si sparge la voce che sono nate delle difficoltà, e che ogni cosa viene rimandata a tempo indeterminato.

Naturalmente si scrisse come al solito, ai deputati; si scrisse alla prefettura; si scrisse al Ministero. Si sperava che le difficoltà sarebbero state presto tolte di mezzo, e che i bisogni veri di quelle popolazioni sarebbero stati presto soddisfatti.

Ma che volete, o signori? Aspetta, aspetta, non viene nessuna risposta; soltanto che un bel giorno arriva invece la intimazione, non so se dalla prefettura, o dall'intendenza di finanza, che debbono

quei comuni pagare la quota di concorso che aveano promessa per affrettare, e non certamente per ritardare, i lavori, che allora venivano sospesi.

Come avviene in questi casi, vi furono, ed è cosa recente di pochi giorni, adunanze popolari, adunanze di rappresentanze comunali, e la dimissione di 12 o 14 sindaci, se io sono bene informato.

Le mie notizie arrivano fin qui; dopo questo io non so altro.

Quindi è, come ho detto, che domando qualche schiarimento sulle cause e sugli effetti dei fatti da me esposti all'onorevole signor ministro.

E ciò domando non tanto per acquietare me, che sono quietissimo, perchè so quanto l'onorevole Genala ami quei paesi; ma perchè si possano acquietare le popolazioni, che essendo molto lontane da Roma, non conoscono parecchie volte e non possono apprezzare le cause di certi ritardi, di certi contrattempi, e anche di certe voci. *Auget distantia famam*; è proverbio antico; e, per questo, sorgono facilmente dei dubbi, nascono dei sospetti, si accrescono certi timori, e via dicendo. Io vorrei adunque che una parola dell'onorevole ministro venisse a dissipare tutte queste nebbie, ed egli questa parola la dirà apertamente in pubblico.

Il mio presentimento è che la sua parola sarà breve, esplicita, ond'io mi dispongo a ringraziarlo anticipatamente e molto volentieri.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Zuccaro.

**Zuccaro.** Prendendo a parlare su questo capitolo del bilancio ed anche per la prima volta dinanzi a voi, onorevoli colleghi, sento anzi tutto di dover esser breve, anzi cercherò di darvi una prova del mio dire brevissimo, come v'ho dato abbastanza prova finora del mio lungo tacere, ed in grazia della quale, se non altro, mi permetto di fare appello per soli pochi minuti alla vostra indulgenza benevola.

I lunghi indugi e gli inesplicabili ritardi frapposti alla costruzione della ferrovia Zollino-Gallipoli han prodotto in quelle popolazioni una viva inquietudine, un serio malcontento di che sonosi resi interpreti non solo le varie rappresentanze dei parecchi comuni interessati e la stampa locale per l'organo dei più accreditati giornali della provincia, ma anche il mio egregio amico l'onorevole Brunetti il quale, con voce certo più autorevole della mia, rilevava non ha guari in quest'Aula la lentezza ingiustificabile colla quale sono proceduti e procedono tuttora quei lavori.

Eppure non può non riconoscersi l'importanza, l'interesse e la grande utilità di quella linea non

solo pei circostanti comuni più specialmente interessati, ma anche per tutta la provincia e pel commercio generale; perocchè traversando campagne ubertose e ricche d'ogni maniera di produzioni agricole e segnatamente d'olii e di vini, e toccando vari importanti centri di popolazione come Galatina, Galatone, Nardò ecc., è pur destinata a mettere in comunicazione l'antica industrie e commerciante città di Gallipoli capoluogo di circondario col capoluogo della provincia ed a riannodare così alla grande rete adriatica uno dei maggiori scali marittimi dello Jonio.

Io non rileverò nei minuti particolari lo stato attuale di quei lavori nei vari tronchi nei quali fu divisa coi successivi appalti l'intera linea. Solo dirò che quella lentezza tanto deplorata nell'andamento dei lavori del primo brevissimo tronco Zollino-Seleto che non misura più di 3 chilometri va pur troppo deplorata nella esecuzione dei lavori del 2° e più lungo tronco Seleto-Galatone-Nardò.

Egli è vero che in questo tronco i lavori di terra, le opere d'arte, i fabbricati sono già compiuti; ma egli è vero altresì che i lavori d'armamento sono andati e vanno col maggior ritardo. Mentre tace d'altra parte ogni opera d'ingrandimento della stazione di Zollino; e gli stessi lavori della stazione di Nardò, specie per la mancanza dei materiali di scambio, procedono tutt'altro che colla dovuta sollecitudine. Lavori urgenti, necessari, perchè si possa finalmente aprire al pubblico esercizio il tratto Zollino-Galatone-Nardò ciò che rinfrancherebbe di non lieve spesa il Governo, ciò che risponderebbe alle premurose istanze di quei Consigli comunali, ciò che infine appagherebbe il voto di gran parte di quelle popolazioni che pur si lusingavano dalle lunghe promesse di veder in questo mese volgente maggio correre finalmente anche fra loro una macchina a vapore oramai apportatrice ovunque di nuove idee, di nuova civiltà e di ricchezza nuova!

E che debbesi dire poi degli altri due tronchi restanti del tronco, cioè Nardò-Alezio ed Alezio-Gallipoli? Oves'è ben lungi dal poter parlare ancora di tracciamento e di armatura e dove ogni altra specie di lavori, tra gli indugiati appalti i e prolungati procedimenti di espropriazione, tra le lungaggini burocratiche e l'inerzia governativa, procedono così a rilento da lasciar giustamente a temere che ci debbano correre ancora molti anni prima che si possa vedere finalmente compita ed aperta al pubblico esercizio la tanto attesa e tanto invocata finora ferrovia Zollino-Gallipoli?

Io prego perciò l'onorevole ministro, cui pari alla forza della mente riconosco l'energia della volontà,

perchè voglia con un atto energico del suo potere dare un novello e vigoroso impulso all'andamento di quei lavori. Io lo prego perchè si compaccia dire una sua parola autorevole che valga a rassicurare quelle popolazioni che nel più breve tempo possibile avranno finalmente la bramata ferrovia, la quale forma ormai la loro aspirazione, il loro più grande interesse ed anche il loro diritto.

E giacchè ho facoltà di parlare non so trattenermi dall'accennare ad un fatto di cui non può non rallegrarsi meco l'onorevole ministro dei lavori pubblici. E questo fatto consiste nel risveglio economico di tutta quanta la provincia di Terra d'Otranto, la quale, vinte finalmente le male abitudini dell'inerzia e dello egoismo, retaggio funesto del peggiore dei Governi caduti, sente oggi più d'ogni altra il bisogno di moto, di quel moto che nell'ordine economico non meno che nell'ordine fisiologico è condizione di vita, di prosperità e di progresso; risveglio ch'io sono ben lieto di rilevare fin nel circondario di Gallipoli, fino in quella estrema e storica Japigia che, posta tra il mar Jonio ed il golfo di Taranto, pur conta una popolazione vigorosa, attiva, industrie, eminentemente agricola e tutta intesa a far sparire le tracce di una decadenza economica. Donde, onorevole ministro, i continui richiami e i voti più caldi con che quelle popolazioni hanno affrettato ed affrettano tuttora il compimento della Zollino-Gallipoli. Donde quel movimento e quell'agitazione legalmente feconda dei moltissimi comuni del Capo di Leuca per una ferrovia Maglie-Gagliano-Gallipoli, ed il consorzio a tal uopo costituito e la numerosissima assemblea tenutasi nel comune di Specchia e l'unanime voto rassegnato in tale incontro al Governo perchè voglia salvaguardare le ragioni e le giuste esigenze di quelle popolazioni, perchè voglia appoggiare, favorire la desiderata ferrovia, la quale potrà soltanto ravvivare le forze produttive e ridare vita e ricchezza a quella pur troppo obliata contrada, voto che io raccomando vivamente all'onorevole ministro nella certa fiducia che vorrà prenderlo in considerazione e farne il debito conto.

Io credo che cotesto movimento, che cotesto risveglio economico ovunque si manifesti meriti ogni incoraggiamento ed ogni favore del Governo. E però ho da augurarmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici compreso dell'altezza del suo ufficio e della sua missione voglia secondarlo, favorirlo da per tutto, persuaso che se d'una trasformazione si sente urgente il bisogno in Italia più che in qualsivoglia altro campo ove io, non giungendo a com-

prenderla non saprei nè definirla nè qualificarla, lo si sente anzitutto in quello delle nostre condizioni economico-sociali, d'una totale trasformazione che valga a creare una nuova Italia economica la quale non potrà non divenire a sua volta la base più salda e sicura della nostra nuova Italia politica e nazionale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

**Bianchi.** Io non ho che poche parole da rivolgere all'onorevole ministro.

Egli conosce perfettamente l'importanza dei sacrifici sostenuti dalla provincia di Milano per assicurare la costruzione della linea Gallarate-Laveno, da poche settimane aperta all'esercizio.

Quando il Governo, valendosi delle facoltà attribuitegli dalla legge ferroviaria del 1879, determinò che la linea Gallarate alla Novara-Pino posta da quella legge in terza categoria, sarebbe venuta a saldarsi colla gran linea Novara-Pino nel punto di Laveno, allo scopo di indurre la rappresentanza provinciale di Milano a desistere da ogni ulteriore opposizione e protesta contro quella determinazione, si disse che Milano, anzichè dolersi, aveva ragione di felicitarsi della scelta di quel tracciato (che veniva preferito ad altri vivamente patrocinati dalle rappresentanze milanesi perchè, con esse dovendo la nuova linea toccare il porto di Laveno, e mettere quindi in direttissima comunicazione con un punto centrale del Lago Maggiore la nostra città, si veniva a recare ad essa notevole vantaggio, importanti essendo i rapporti che legano Milano a molti punti del Lago Maggiore e specialmente ad alcune industriali città poste sulla riva destra del medesimo. Si aggiunsero allora assicurazioni circa l'intenzione che si aveva di stabilire a Laveno il punto di partenza della navigazione del Lago Maggiore e di provvedere al raccordo ferroviario di stazione con la riva lacuale, e a importanti opere sulla riva stessa che si credevano necessarie onde facilitare e assicurare l'approdo dei piroscafi.

Di tali assicurazioni la rappresentanza provinciale di Milano tenne grandissimo conto. Però quando s'inaugurò la linea Gallarate-Laveno, con sua dolorosa sorpresa essa dovette constatare che nessun provvedimento era stato preso, che nessun'opera era stata predisposta per tradurre in atto gli affidamenti dati.

Si dice che allo scopo di assicurare il desiderato raccordo della stazione colla riva del Lago e una opportuna sistemazione del porto di Laveno progetti varî siano stati compilati e alcuno di essi

ispirato anche a concetti grandiosi. Riguardo ai medesimi io non mi permetterò di esprimere alcun apprezzamento, dirò soltanto che parmi più che mai il caso di pronunziare il motto: *oportet studuisse*; anzi si dovrebbe sostituirvi l'altro: *oportet fecisse*, perchè ormai la linea è aperta all'esercizio e il traffico non può che soffrire per la mancanza di una comunicazione diretta col lago.

Convienè altresì osservare che l'orario della nuova ferrovia fu stabilito in maniera da deludere completamente lo scopo precipuo pel quale la linea stessa era stata proposta e deliberata, quello cioè di assicurare un accesso diretto per la via piana da Milano al Gottardo. Se viene a mancare anche l'altro obbiettivo quello cioè di raccordare Milano coi centri del Lago Maggiore, la nuova linea, che è pur costata somme enormi alla provincia e allo Stato corre rischio di essere stata costruita in pura perdita.

Io credo quindi di adempiere un imperioso dovere insistendo perchè il Governo voglia assicurare che saranno senza ulteriori indugi compite quelle opere, che io credo siano un necessario, un indispensabile complemento delle due linee Novara-Pino e Gallarate-Laveno, e sarei grato all'onorevole ministro, se in proposito, volesse farmi qualche esplicita dichiarazione.

A dimostrare sempre più quanta opportunità siavi nella mia domanda mi permetterò di aggiungere una osservazione.

Il Governo ha creduto di concedere all'industria privata una linea locale che metterà in comunicazione Varese con Laveno. Ora il progetto del tronco di ferrovia da Varese a Laveno è stato studiato in modo da portare la nuova stazione di Laveno sulla riva del lago.

Evidentemente quando quella linea sarà costruita, si inizierà una lotta di concorrenza tra la linea Milano-Saronno-Malnate-Varese-Laveno, e l'altra Milano-Gallarate-Laveno; se la linea governativa, quella cioè di Gallarate, che in una simile lotta già si ritroverà in una posizione svantaggiosa per ragione delle tariffe, presenterà anche lo svantaggio di mancare di una comunicazione diretta e comoda col lago, è facile prevedere che essa rimarrà completamente soccombente.

Io spero quindi che, anche per questa considerazione, il Governo vorrà sollecitare gli opportuni provvedimenti, e dare soddisfazione a questi reclami della provincia di Milano, che mi sembrano molto giusti e legittimati anche della considerazione che l'utile del traffico durante il corrente esercizio dovendo essere interamente accreditato

alla provincia di Milano, tutto ad essa spetterà il danno se, per la incompletezza delle opere che devono raccordarsi alla linea Gallarate-Laveno, il traffico di questa sarà costretto a languire.

Io mi attendo una favorevole risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

**Gabelli.** Coll'articolo 1 della legge 5 luglio 1882 il Governo è stato autorizzato a fare eseguire gli studi delle ferrovie necessarie per la difesa dello Stato, e non contemplate dalla legge del 29 luglio 1879, ed inoltre gli studi per una ferrovia sottomarina attraverso lo stretto di Messina, la quale, cogli occorrenti tronchi di raccordamento, metta in comunicazione le provincie siciliane con quelle della Calabria. Il Governo ha domandato i fondi necessari per eseguire gli studi; ma poi, che io sappia, non ha mai fatto nulla.

Forse era giustificato il non fare nulla dalla presentazione di un progetto, accennato già nella relazione ministeriale, studiato da una Società privata. Or bene, io non parlo di quel progetto, nè lo raccomando; chiedo semplicemente se il Governo abbia intenzione di approfittare della facoltà già concessagli di studiare, e di spendere, nel 1884, i fondi che erano stati accordati perchè studiasse nel 1882.

Delle assicurazioni del Governo che intende studiare, io sono già persuaso; sono tanti anni che sento dire che il Governo studia, che il Governo sta studiando, che sono persuasissimo che mi assicurerà, anche questa volta, che studia, e che studierà; ma io desidererei invece che mi assicurasse che studierà subito, non già in un tempo inde e minato.

Un'altra domanda vorrei fare al ministro dei lavori pubblici. Per la legge del 1879 deve essere costruita una linea da Mestre per San Donà a Portogruaro; alla quale linea deve attaccarsi una traversale da Treviso a Motta. È una traversale *sui generis*, poichè finisce a Motta e non si attacca con nessun'altra linea. Ora, domando se il Governo abbia l'intenzione di lasciare la Treviso-Motta come un troncone o se conti di proseguirla fino a Portogruaro.

Un'altra linea si trova nella identica condizione, quella dalla marina di Catanzaro a Stretto-Veraldi che è parecchi chilometri lontano dal mare. Io domando al Governo: ha esso l'intenzione di prolungare la linea Catanzaro-Stretto-Veraldi sino ad unirli alla Eboli-Reggio in quella posizione dove il Governo fa attualmente gli studi, o muterò il tracciato della Eboli-Reggio in guisa

da farla passare per lo Stretto-Veraldi? Sono queste tre domande, alle quali io credo che il Governo possa anche oggi interamente rispondere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

**Romanin-Jacur.** L'onorevole Cavalletto, parlando poco fa, mi ha prevenuto, accennando anche alla costruzione delle ferrovie Padova-Piove-Brondolo e Mestre-Adria. Non ripeterò le cose da lui egregiamente dette, nè farò perdere del tempo alla Camera, ma mi varrò della facoltà di parlare per unire le mie alle sue raccomandazioni.

L'onorevole ministro conosce già da moltissimo tempo la vertenza che ritarda la costruzione di quelle linee, perchè una Commissione composta di molti rappresentanti delle provincie interessate si è recata non è guari da lui per interessarlo a risolverla.

A quelle costruzioni si connettono gravi interessi, e le popolazioni da lungo tempo le desiderano. Esistono già deliberazioni formali ed impegni presi legalmente dalle provincie interessate di Venezia, Padova, Rovigo. Io confido che l'onorevole ministro vorrà porgere all'onorevole Cavalletto ed a me le maggiori assicurazioni e la più confortante risposta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

**Panattoni.** Fino dal 1879, desideroso di vedere la mia provincia partecipare, per dovuta eguaglianza, alle comunicazioni ferroviarie, ebbi occasione di raccomandare la linea Cornia-Piombino. Ringrazio l'onorevole Dini di avere oggi concorso ad appoggiare i voti di quelle nostre popolazioni.

Nel 1879 fu riconosciuta la manifesta utilità di questa linea, comechè essa serva di diretta, anzi unica, comunicazione tra il continente e l'Elba. Ebbene, quanto tempo è scorso senza che siasi nemmeno lontanamente cominciato a prepararne i lavori? Eppure trattasi di una linea breve, di una linea facile, di una linea che non è costosa.

È oggimai un dovere per il Governo, non nell'interesse soltanto di que' nostri paesi, ma nell'interesse generale della nazione, il curare che cotesti lavori non siano più oltre ritardati. Noi siamo popolazioni sofferenti. Pensate alle industrie metallurgiche, che possono avere in quelle nostre plaghe un così largo sviluppo. Ponete mano a codesti lavori. Affrettatevi; più che per il nostro particolare interesse, per l'interesse supremo dell'Italia.

**Presidente.** L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

**Sanguinetti.** Ho chiesto di parlare per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pub-

blici sopra una questione che mi pare abbastanza grave e della quale non credo che finora si sia preoccupato il Governo.

Porto naturale dell'alto Piemonte, e specialmente di Torino, è quello di Savona. Esso fu collegato a Torino da una ferrovia, della quale è esaurita da parecchio tempo la potenzialità; perchè nonostante la sua importanza, fu costruita con pendenze tali da non acconsentire un cospicuo traffico, che era pur facile prevedere solo che si fosse posto mente che Savona è il punto marittimo più vicino a Torino ed al Frejus.

Da qualche anno a questa parte, non potendo la ferrovia di Savona, per le sue eccessive pendenze, dar sfogo alle merci che arrivano in quel porto, con destinazione per l'alto Piemonte e per Torino, si fanno transitare vagoni interi per Sampierdarena, e di là a destinazione per la ferrovia dei Giovi. Ora, la distanza tra Savona e Torino, per la linea diretta, è di 147 chilometri; la distanza da Savona a Torino, per Sampierdarena, è di 226 chilometri; quindi una parte delle merci sbarcate a Savona devono percorrere, per arrivare a destinazione, 79 chilometri di più, con una spesa assai maggiore per l'amministrazione ferroviaria, perchè, naturalmente non si possono aggravare per il maggior percorso i destinatari.

Bisogna ora notare una circostanza: ed è che la nuova darsena di Savona non è ancora aperta al servizio; ed il giorno in cui questa darsena sarà aperta, l'affluenza delle merci nel porto di Savona sarà tale, che, assolutamente, io non so come si potrà dare sfogo alle merci verso il Piemonte, se non si ripara alla insufficienza dell'attuale ferrovia. Di questa condizione di cose si è interessata la opinione pubblica; se ne è occupata la Camera di commercio di Torino; se ne è occupata la Camera di commercio di Savona; se ne è occupato il ceto dei commercianti e degli industriali.

Io so che sulla linea da Savona a Torino, e specialmente sul tronco più difficile, che è quello da San Giuseppe a Savona, furono predisposti e si trovano in via di attuazione alcuni lavori intesi appunto ad aumentare la potenzialità della linea; ma, non ostante questi espedienti, la potenzialità della linea non sarà aumentata in guisa da dare sfogo al maggior traffico che necessariamente produrrà la apertura della nuova darsena.

Ora la questione non ha che un'unica soluzione; studiare una linea direttissima tra Savona e Torino, o, quanto meno, una linea direttissima che da Savona metta direttamente alla città d'Alba; perchè allora la linea attuale, con i suoi

lungi giri e rigiri, colle sue eccessive pendenze, servirebbe al commercio locale, e la nuova servirebbe a quel grande commercio internazionale che metterebbe al Cenisio, ed alla città di Torino.

Io vorrei quindi che l'egregio ministro dei lavori pubblici portasse la sua attenzione sul gravissimo problema; e si persuadesse che si tratta di un interesse generale al quale è necessario provvedere, e facesse fin d'ora eseguire quegli studii accurati che valgano ad avviarlo ad una soluzione.

Confido che l'onorevole Genala mi darà assicurazioni precise e formali che valgano soprattutto a rassicurare gli interessi, non solo di Savona e di Torino, ma eziandio dell'alto Piemonte che ha sulla spiaggia savonese il suo porto naturale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Oliva.

**Oliva.** Io devo richiamare di nuovo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla linea d'accesso al Sempione.

Anche l'anno scorso, parimente in occasione del bilancio, io ebbi ad intrattenere la Camera su questo stesso argomento.

La denominazione di questa linea indica lo scopo di essa, il quale non è solo limitato al territorio italiano ma si estende, accenna ad un'opera grandiosa, internazionale, della quale non credo sia ora il momento opportuno d'intrattenere la Camera; accenno al valico del Sempione, questione gravissima che oggi sarebbe dimenticata, non solo dal Governo, ma dalla pubblica opinione, ma che certamente è destinata a risorgere, giacchè risponde a veri interessi politici, economici, commerciali e militari dell'Italia. Ripeto, verrà il momento opportuno di risollevarne degnamente questa questione; mi riservo anzi di presentare all'onorevole ministro una interpellanza in proposito. Per ora mi limito a richiamare l'attenzione sui ritardi non dirò inconcepibili, ma giustamente deplorabili e deplorati da quelle popolazioni, sugli indugi che si pongono alla costruzione della linea.

Questi ritardi sono di gravissimo danno, prescindendo dalla questione alla quale ho accennato poc'anzi, vale a dire dalla destinazione internazionale e politica di quella linea, anche considerando la questione esclusivamente sotto il punto di vista militare, economico e locale.

Il punto di vista militare è in gran parte indipendente dalla questione del valico alpino, perciocchè la linea del Sempione deve portare l'efficienza della nostra difesa ai piedi dell'Alpi, in fondo alla valle Ossolana, ed è forse il solo punto



dei passi alpini che oramai non abbia questo sussidio della ferrovia. Che l'importanza strategica, militare di questa linea sia reale ne abbiamo una prova nel fatto che lo stesso Ministero della guerra ha collocato questa linea fra quelle che debbono avere la preferenza nella costruzione, di maniera che essa dev'essere aperta nel 1887.

Ora, dei cinque tronchi di questa linea, due soltanto, cioè 20 chilometri, mentre tutto il percorso è di 54 chilometri, 20 soltanto vennero appaltati, e siamo nell'84, a distanza di 3 anni dal giorno stabilito dalla legge per l'apertura all'esercizio dell'intera linea. È costruito il solo primo tronco da Gozzano ad Orta, il quale dovrebbe essere aperto nel luglio di quest'anno.

Un altro tronco, Orta-Casale-Corte-Cerro è in via di costruzione, ma il patto dell'appalto pel quale il termine della costruzione di esso va sino all'ottobre del 1886, fa temere che l'epoca assegnata per l'ultimazione dell'intera linea non potrà essere mantenuta.

Ora io domando all'onorevole ministro se egli non creda necessario di portare seriamente una più vigorosa azione per ciò che riguarda questi lavori. Anzitutto questi contratti d'appalto perchè si fanno a così lunga scadenza? Non vi è alcuna ragione di far ciò; anzi ve n'è una del tutto contraria; ed è causa di giusta apprensione (di fronte al tempo prescritto per l'esecuzione dei lavori) il vedere che il secondo tronco, che arriva a soli 20 chilometri, non debba essere ultimato che nell'ottobre 1886.

Gli altri due tronchi, cioè il 3° ed il 4° sono in via di studio, ma non v'ha ragione perchè ritardando gli studi delle opere se ne indugino gli appalti; se occorreranno varianti potranno farsi anche durante la costruzione; la legge sui lavori pubblici, ed il regolamento non lo vietano; molto più che il quinto tronco, sebbene si dica in via di studio, è già fatto; è l'antica strada, che la Società iniziatrice aveva già compiuta.

Ora dunque, onorevole ministro, veda se sia il caso di por mente alle mie sollecitazioni dell'anno scorso con cui richiamava la sua attenzione anche sul personale dell'ufficio tecnico, che presiede ai lavori; se non sia il caso di venire in aiuto del capo di quell'ufficio, la cui attitudine personale apprezzo altamente.

E ciò dicendo nell'interesse principalissimo militare di questa linea, non devo trascurare, anzi devo rilevare la giustizia dovuta agli interessi locali. Io non entrerò nell'analisi dei danni che ogni giorno vengano pur troppo lamentati da ogni comune della valle Ossolana.

Se io facessi leggere all'onorevole ministro le continue querele di quei comuni e di quelle popolazioni, egli certamente verrebbe con me nella persuasione, che essi hanno ragione fino ad un certo punto, di lamentarsi seriamente dell'oblio del Governo; imperocchè essi hanno concorso in larghissima misura alla costruzione della linea.

Direi quasi che, se la sfortuna non avesse voluto che l'importanza militare della linea facesse sì che fosse collocata nella 2ª categoria, a quest'ora l'Ossola avrebbe forse la sua ferrovia, perciocchè coi sacrifici ch'essa si è imposta avrebbe potuto ottenere almeno una linea di 4ª categoria che avrebbe soddisfatto i suoi bisogni. Essa invece ha dovuto subire le necessità militari, strategiche e politiche della nazione e per conseguenza, per quanto onorata di avere una linea di 2ª categoria, deve deplorare d'essere rimasta così negletta e trascurata con grave danno del commercio e della vita locale. Ora dunque, onorevole ministro, io non intendo certo di prolungare il mio dire a proposito di cose e di bisogni che, anche per private e ripetute comunicazioni mie e dei miei colleghi, Ella conosce.

È perciò che, riservandomi di trattare più ampiamente la questione per ciò che riguarda la designazione, lo scopo e l'urgenza della linea, mi limito per ora a questa raccomandazione e spero che l'onorevole ministro vorrà tenerne conto.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Adamoli.

**Adamoli.** Ho una brevissima domanda ed una raccomandazione da rivolgere all'onorevole ministro relativamente alla stazione di Varese. Com'egli sa, la deputazione provinciale di Como aveva chiesto che la Società la quale ha assunto la costruzione della linea Como-Varese-Laveno potesse fare a Varese il servizio cumulativo colla stazione dell'Alta Italia che già si trova in quella città.

Io credeva che tutto fosse accordato per questo servizio cumulativo; ed oggi mi si viene a dire che non è ancora combinato nulla; che sono insorte difficoltà.

Io domando all'onorevole ministro se questo sia vero, ed ove sia, lo prego d'interporre la sua buona opera perchè le difficoltà vengano rimosse; giacchè la popolazione di Varese e le popolazioni circuvicine non desiderano di meglio che di avere una sola stazione, e sarebbe per esse un grave inconveniente lo averne due.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

**Sormani-Moretti.** Cercai di venire ultimo nella

corsa al campanile a cui assistemmo anche ora, perchè voglio parlare di linee ferroviarie, le quali, per continuare ad esprimermi con linguaggio ip-pico, o vennero già distanzate o non si trovano neppure presenti alle mosse di partenza per la prima corsa.

Io intendo e mi accontento di avere dall'onorevole ministro una pubblica assicurazione, quale certo egli non potrebbe negarmi anche se non fosse cortese ed equanime quale è, tanto è ovvia, semplice, onesta, giusta l'assicurazione che io gli chiedo. Alle ferrovie relegate nel 1879 in quarta categoria, sia perchè di poco momento, sia perchè d'interesse esclusivamente locale, rimasero accoppiate altre di non lieve entità, allora dimenticate od ignorate o neglette o male avventurate non avendo brillato per esse a quel buon punto propizia stella nel cielo parlamentare, chè le ferrovie, qui lo vediamo tutti i giorni, non altrimenti che le liti, *habent sua sidera*.

Orbene, che cosa vuol fare il Ministero di quei 50 chilometri circa che tuttora mancano per esaurire i 1530 ad esso lui dal Parlamento lasciati ad assegnare fra le linee di quarta categoria?

In attesa di quei provvedimenti invocati l'altro dì, al chiudersi della discussione generale su questo bilancio, dall'onorevole Indelli, appoggiati dall'onorevole relatore Lacava, e lasciati dal ministro intravedere siccome in gestazione; e pei quali, operandosi una novella moltiplicazione di pani e di pesci, potrà il Ministero soddisfare tutti i petenti più o meno sazi o tuttavia digiuni, in attesa di quei provvedimenti futuri, seguirà ancora il Ministero il comodo, fino ad un certo punto anche giustificabile, non certo però logico nè vantaggioso sistema, d'accordarli ai più solleciti, confermando il motto essere il mondo dei più solleciti?

Ciò difficile gli sarebbe per quei poveri ultimi 50 chilometri, da che le domande presentate in tempo utile superano oggi già, per quanto disse il ministro l'altro dì, quella magra cifra di chilometri disponibili.

Ma pure, come il Ministero li assegnerà e ripartirà? Con quali criteri? Vorrà per avventura imitare quella nobile dama milanese, di cui dice il poeta Carlo Porta, la quale, affollandosele intorno nell'uscio di chiesa mentre stava per risalire in carrozza, i questuanti, chiese al domestico quanti fossero quei poverelli, e udendo che erano ventuno soggiunse:

« Caspita! molti, Vent'un? »

Non serve... Anselm, degh on quattrin per un?

Io credo, ma amerei di sentirmelo ripetere da quel banco ministeriale, io credo "e creder credo il vero", che il Ministero fra le domande tuttora a lui dinanzi inesaudite, vorrà preferire quelle riferentesi a linee:

1° che in precedenza delle altre sono richieste dal Ministero della guerra nell'interesse della difesa dello Stato;

2° che toccano provincie fino ad oggi vergini di strade ferrate dove non peranco si udì il fischio, nè si vide il fumo di una vaporiera, e che, se avranno tra poco qualche chilometro di ferrovia, sarà per una sola parte o breve lembo del loro territorio;

3° che hanno un'importanza economica e commerciale innegabile e riconosciuta anche da coloro i quali da diversi punti di vista volevano metterne al confronto altre in maggiore evidenza; ed ora sodisfatti converrebbero e plaudirebbero che sia fatta a tutti giustizia;

4° infine a quelle linee che hanno la prospettiva d'acquistare in un prossimo avvenire una massima importanza nazionale ed internazionale, per fatti che si compierono e per opere che si iniziarono o testè decretarono in finitimi paesi oltre i confini d'Italia.

Chiedendo al ministro se sia disposto, di fronte a concorrenti i quali si trovano contemporaneamente dinanzi a lui, a dargli preferenza alle linee le più importanti e per la difesa nostra militare, e per la prosperità di notevoli contrade finora dimenticate o posposte, e per l'incremento e l'attività futura dei traffici nazionali e internazionali, rimediando nel tempo istesso in tal maniera a calcoli trovatisi enormi, a speranze deluse, traendo tesoro dell'esperienza e cogliendo le opportunità offertegli per mettersi su più proficua via, io domando, lo ripeto, cosa tanto onesta ed ovvia che egli non saprà negarla; e pure mi basterà, forte come mi sento della bontà della causa cui intendo servire.

Io precisamente alludo alla linea del Cadore, della quale gli studi non solo sono già fatti e compiuti colla massima diligenza e colla più particolareggiata precisione, ma vennero altresì approvati già dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e per la quale linea al Ministero fu chiesta, è ormai qualche mese la concessione da due comuni a nome di un consorzio il quale è virtualmente e di fatto costituito, poichè a sua cura si compierono gli studi e si arrivò al punto a cui oggi si è, ma si concretterà legalmente, completerà ed abbraccerà molti più comuni e corpi morali ragguardevolissimi anche di varie provincie, non appena il Ministero si

dichiarerà pronto a trattare sulle accennate ed invocate basi della legge del 1879, e di quella del 1882.

È quella linea infatti di importanza militare cotanta che fu posta per la maggiore sua lunghezza e sola nello elenco A delle linee ferroviarie finora non contemplate che il Ministero della guerra presentò alla Camera nel 1882, dichiarandole necessarie ed urgenti alla difesa dello Stato.

Quella linea è interessante assai pel commercio del Cadore, paese ricco di boschi, e le cui popolazioni traggono dalle pianure di Treviso, di Venezia e del Friuli la maggior parte delle loro derrate alimentari in ricambio degli ottimi, ricercati loro legnami da costruzione. A quella linea si apre largo e lieto orizzonte in non remoto avvenire, perchè colle nuove gallerie aperte di recente nelle Alpi sveve ad Arlberg, e che stanno per aprirsi nelle Alpi noriche, trovasi là presso un nuovo e facile sbocco alpino, che con brevissimo tratto le stesse ferrovie austro-ungariche, nel loro medesimo diretto interesse, dovranno compiere e per cui Venezia ed il suo porto, l'Italia adriatica, e la media, e la bassa troveranno uno sfogo favorevole a loro, quanto e forse meglio di ogni altro che già esiste, o sia in vista. Ma non si lasci indurre poi il Governo ad esitanze, a ritardi, che potrebbero avere l'aria di pretesti, dar luogo a sotterfugi, o lasciar riprodurre quegli incantesimi, a cui accennava l'altro giorno l'onorevole Baracco, e ricordava ancora poi l'onorevole Crispi, dicendo, per esempio, quella linea valere meglio, valere di più che la quarta categoria, essere meritevole di categoria superiore della terza, della seconda.

Il Cadore può accontentarsi di quella quarta categoria, purchè la gli si conceda subito a tenore della lettera della legge vigente, ed il troppo lungo ritardo nell'assegnargli il concorso governativo, non faccia sfumare l'utile di questo. Da quella linea non si raggiungono neppure tutti quanti i 50 chilometri di 4<sup>a</sup> categoria tuttavia disponibili.

Il Cadore può contentarsi dunque della legge *lata*, senza attendere la legge *ferenda*, e quella invoca sia applicata coi criteri più equi, più sani, più convenienti all'interesse, non di una sola località, ma generale dell'intera nazione.

Non mi addentro oltre in merito. Non vo' fare confronti sempre odiosi ancorchè giusti. Non vo' prevenire giudizi, chè non è questa l'ora nè il luogo; domando semplicemente che la questione sia imparzialmente e con ponderazione esaminata dal Ministero; che, applicando le leggi del 1879 e del 1881 quali sono, accordi d'ora innanzi quanto esse lasciano tuttora disponibile per le ferrovie di

quarta categoria, ai più meritevoli, ai più degni tra i concorrenti che furono già ugualmente solleciti, sicuro che il Cadore sarà in tal caso il prescelto; ma pronto io con piena lealtà a riconoscere, qualora altre linee avessero maggiori e migliori requisiti, che giustamente il Ministero decise, se avesse tali e tante buone ragioni per decidere altrimenti.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Massabò.

**Massabò.** Io faccio plauso al criterio sostenuto dall'onorevole Sormani-Moretti circa la distribuzione del piccolo residuo di 55 chilometri che ancor sopravanzano sul fondo delle ferrovie di quarta categoria; ma, dopo la lunga sequela di domande svoltesi specialmente nella tornata di oggi, dubito molto che, anche procedendo alla stregua di quel criterio dall'onorevole Sormani-Moretti sostenuto per la linea del Cadore, io possa a qualche cosa riuscire imperocchè anch'io dovrei mettere innanzi una modesta domanda. Tra le ferrovie create dalla legge del 1879 è compresa quella di Ceva Ormea la quale non può evidentemente terminare appiè del Colle di Nava ossia ad Ormea, ma deve naturalmente esplicarsi e prolungarsi lungo le valli dell'Anoscia e dell'Impero per giungere al mare fra le due città d'Oneglia e Porto Maurizio. È questo un prolungamento, che misura la percorrenza di circa 40 chilometri e che è importantissimo per ragioni militari, perchè è protetto dalla linea di difesa del contrafforte del Montegrando, la cui importanza è rilevata negli *Studi topografici e strategici sull'Italia*, dei generali Luigi e Carlo Mezzacapo e perchè servirebbe a formare una linea interna di allacciamento fra la nostra frontiera occidentale e la principale cittadella della valle del Po.

Questa linea poi si raccomanda anche dal lato economico. L'onorevole ministro ne conosce certamente la storia.

Fino dal 1855 fu studiata dall'illustre ingegnere Giordano; ma fu dismesso il pensiero di costruirla, perchè era in concorrenza con la linea di Savona. Ma chiunque consideri che questa linea servirebbe a due porti, cioè Porto-Maurizio ed Oneglia, non potrà negarne la convenienza e l'utilità.

Quindi, per vedere esaudito questo desiderio, non vi sarebbe altro di meglio che ricorrere ai cinquantacinque chilometri che sopravanzano dal fondo delle ferrovie di quarta categoria.

Ma con tanta ressa di aspiranti, anche che il Governo proceda col criterio testè suggerito, havvi

il timore che si trovi impensierito nella scelta. Onde io, ritenendo che, non *de lege data, ma de lege perenda* bisogna occuparsi, ho creduto di entrare in un altro ordine di considerazioni.

Questo argomento venne già accennato nella discussione generale dall'onorevole Indelli il quale dimostrò, se non la necessità, almeno l'opportunità che la quarta categoria delle ferrovie venisse aumentata di 1000 o almeno di 500 chilometri. L'onorevole ministro si è, in massima mostrato deferente a questa aspirazione dell'onorevole Indelli; ma di fronte alle esigenze manifestatesi nella discussione attuale, di fronte ai diversi titoli che furono accampati nella discussione di questo bilancio, io credo che egli vorrà fare un passo di più, e invece di quelle promesse di cui generosamente si abbonda nella discussione del bilancio, vorrà dire una parola la quale meglio assicuri che queste linee saranno nel minor tempo possibile portate a compimento.

La mia domanda, non è d'altronde illimitata, imperocchè io solamente chiedo che siano garantite quelle ferrovie che hanno bisogno di essere completate e che tendono al mare o al confine. Parmi che così si aumenti l'importanza delle ferrovie già esistenti, e si venga a provocare una maggiore attività negli scambi, non potendo scorrere imponente e poderosa la fiumana dei traffici, che deve sfogarsi attraverso i nostri salici alpini se non si raccolgono ed usufruiscono tutti i rigagnoli.

**Indelli.** Chiedo di parlare.

**Massabò.** Poichè, o signori, in quest'Aula non si pensa che ai grandi centri; io credo sia bene che ci occupiamo anche dei piccoli, i quali messi insieme, danno una somma d'interessi uguale a quella dei grossi centri.

Quindi a nome di questi rispettabili interessi sintetizzando i voti espressi dalle varie parti della Camera, forte anche del consentimento del Governo, presento un ordine del giorno il quale porta la firma di una ventina di colleghi e che suona così:

“ La Camera convinta dalla necessità d'aumentare l'estensione delle ferrovie della 4ª categoria, almeno in quanto servono al compimento della rete ferroviaria esistente od in corso di costruzione, confida che il Governo vorrà presentare un disegno di legge in questo senso. »

Io spero che l'onorevole ministro vorrà far buon viso a questa proposta.

In ogni caso, ed in via subordinata, secondo il disposto dell'articolo 10 della legge 5 luglio 1882.

io prego l'onorevole ministro di fare gli studi, per il prolungamento cioè della linea Torino-Ceva-Ormea, la quale, in quanto soddisfa alle esigenze nazionali, merita di essere studiata.

Nello scorso anno, gli onorevoli Araldi, Pozzolini, Corvetto e altri, trattando di questo argomento, raccomandavano quelle linee che si irradiano nelle valli di frontiera, e che servono appunto a premunire contro possibili aggressioni e a custodire le porte di casa nostra. A quest'obbiettivo risponde il prolungamento Ormea-Oneglia-Porto-Maurizio. Quindi io spero che anche sotto questo rispetto vorrà il Governo far esaminare e studiare la linea suddetta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

**Ind. III.** Gentilmente invitato dall'onorevole Massabò a firmare il suo ordine del giorno, io mi vi sono ricusato. E la ragione è semplice. Nella discussione generale, su questa questione sollevata oggi dagli onorevoli Sormani-Moretti e Massabò, presi atto delle dichiarazioni del ministro; mi sarebbe ora sembrato quasi di sconfessare quello che feci allora, quando mi contentai di prendere atto della parola datami dal Governo che avrebbe seriamente pensato a studiar l'argomento.

Ma se ho dissentito nella forma della proposta dell'onorevole Massabò, non dissentito nella sostanza.

Iniziatore di siffatta proposta nella discussione generale, non posso non appoggiarla.

L'onorevole ministro ha udito: vi sono 55 chilometri disponibili. Chi li avrà? I concorrenti son molti: 2000 chilometri sarebbero pochi alle richieste. Se si potesse ripetere il miracolo della moltiplicazione dei pani, forse si contenterebbero i concorrenti. Ma i 55 chilometri non può moltiplicarli che il Governo con una legge.

Io dunque dicevo nella discussione generale: voi che apparecchiate il banchetto che oggi si cuoce negli Uffici, il banchetto cioè, delle convenzioni ferroviarie; voi che avete pensato alla aristocrazia delle linee ferroviarie, vi siete dimenticati delle ferrovie più modeste, le quali pure sono tanto utili al paese. Pensateci dunque: perchè dai rigagnoli si formeranno i fiumi. O che le convenzioni sieno approvate, o che non lo sieno, noi abbiamo un debito di onore verso il paese, per la prosperità avvenire di esso, di provvedere alla nostra legislazione ferroviaria. Potete dimenticare la quarta categoria?

L'onorevole mio amico Lacava, che ringrazio nuovamente di avere vivamente appoggiata la

mia proposta, ricordava nella sua relazione che le ferrovie di quarta categoria sono state costruite con speditezza, appunto perchè c'entra di sbieco l'industria privata. Ed egli ricordava ciò come un esempio dei grandi vantaggi del sistema.

Ora io dico: oggi che voi volete, quantunque a modo vostro, glorificare l'industria privata, potete dimenticare chi vi ha dato il buon esempio e la semenza che ha fruttificato? Sarebbe come chi semina e poi raccoglie, dimenticasse di pagare la seminazione, sarebbe un ingratitudine da non potersi scusare. Io per altro non mi associo all'onorevole Massabò in una considerazione che ha fatta. Egli, preoccupandosi di linee speciali, ha detto: dateci almeno il modo di dare degli sbocchi a queste linee. Il suo desiderio è giustissimo, perchè se le linee non hanno sbocchi commerciali possono servire per fare dello passeggiare, ma non per il movimento industriale del paese. Ma non è questo solo a cui noi dobbiamo provvedere, onorevole Massabò; per quelle linee che sono incominciate, che hanno dei tronchi già costruiti, qualche cosa almeno si è fatto. Ma vi sono dei paesi, delle provincie, delle intere regioni, che non hanno avuto proprio niente delle ferrovie di 4ª categoria, e che sono ancora a bocca asciutta; ed egli converrà che è più intollerabile la condizione di chi non ha avuto niente. Io, riportandomi alla legge del 1879, una volta tanto acclamata come il *non plus ultra* dell'abilità d'un legislatore in fatto di costruzioni ferroviarie ed oggi tanto rinnegata dai nuovi tempi, ricordo che quella legge diceva che sarebbero stati costruiti 1530 chilometri di 4ª categoria, compresa la Lecco-Colico che passò in seguito in seconda categoria. Questi 1530 chilometri erano innominati, mentre in tutte le altre categorie, ogni linea aveva il suo nome. E tutti i 1530 chilometri furono classificati, rimanendone ora appena 55. Ora, io dico: create un altro buon numero di chilometri di ferrovie da poterne disporre secondo i diversi bisogni, e allora serviranno non soltanto per creare gli sbocchi di cui parla ragionevolmente l'onorevole Massabò, ma serviranno anche per coloro che debbono cominciare *ab ovo*, e che non ricordandosi dell'antico adagio: beati i primi, furono ritardari.

Io quindi, ripeto, continuo oggi a nutrire la speranza che le assicurazioni datemi dall'onorevole ministro siano fondate, e credo che sarà provveduto per altre linee di 4ª categoria. Ma se poi l'onorevole ministro vorrà accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Massabò, ne sarò lietissimo, e lo voterò di gran cuore. E ho finito.

### Giuramento del deputato Curzio.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole Curzio lo invito a giurare. (*Legge la formola*)

**Curzio.** Giuro.

### Continua la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** Non essendovi altri oratori iscritti, dò facoltà di parlare all'onorevole relatore.

**Lacava, relatore.** Questo capitolo riproduce ogni anno quasi la stessa discussione; le domande, le richieste, direi, sono stereotipate, ed i nostri discorsi mi rammentano l'immagine di Dante:

- « Poi si rivolse, e parve di coloro
- « Che corrono a Verona 'l drappo verde
- « Per la campagna, e parve di costoro
- « Quegli che vince e non colui che perde. »

Tutti corriamo qui, e tutti vogliamo essere fra coloro che vincono.

Noi dunque, dicevo, abbiamo ogni anno la riproduzione della stessa discussione, ed io non posso che fare eco alle sollecitazioni fatte dai miei colleghi.

Io credo che, più che le parole del relatore della Commissione del bilancio il quale, o signori, si associa alle vostre sollecitazioni, più che la parola dello stesso ministro che vi darà conto dello stato dei diversi lavori, voi dovete guardare all'origine di queste ferrovie, sulle quali ogni anno ritorniamo.

L'origine è la legge del 1879; onde noi non possiamo fare, nè ottenere più di quello che essa prescrive. I fondi sono limitati in bilancio, e quando avete fondi limitati è naturale che siano pure limitati i lavori.

È vero che le leggi del 1881 e 1882 hanno fatto di tutto per accrescere ed accelerare questi lavori; ma voi stessi avete confessato che, non ostante tutte le agevolazioni da queste leggi apportate, pure i lavori vanno a rilento. La ragione di ciò la trovate nel congegno della legge del 1879, e delle leggi del 1881 e 1882; e se non si trova modo diverso per accelerare la costruzione delle strade, e se invece dobbiamo stare alla legge del 1879 e successive le quali, come vi diceva, prescrivono il metodo di costruzione e stabiliscono un fondo annuale limitato, noi non faremo che ripetere in ogni discussione di bilancio la corsa al *drappo verde*, ma le strade continueranno a costruirsi a rilento con grave danno delle popolazioni che le attendono con impazienza, e della finanza dello Stato che, come è risaputo, spende di più con la lenta costruzione.

Però è atto di giustizia osservare, che non ostante il congegno della legge del 1879, le costruzioni si fanno. Ed invero, benchè si vada a rilento per i mezzi che si hanno, qualche cosa si è fatto, qualche cosa non indifferente si è prodotta nel paese; poichè di 4300 chilometri, che sarebbe stata presso a poco la rete decretata da quella legge già, dopo quattro anni, ne abbiamo circa 1000 costruiti; cioè 813 già aperti all'esercizio, e 187 che si apriranno nel primo semestre di quest'anno.

Io non risponderò singolarmente ai diversi oratori, dappoichè essi hanno parlato anche dello stato e dell'andamento dei lavori, per le quali cose risponderà l'onorevole ministro, che ha i dati per poterlo fare.

Io limiterò quindi a rispondere specialmente a quei colleghi, i cui discorsi hanno avuto diretto riferimento a questioni di bilancio, alla relazione di esso.

Prima di tutto mi corre l'obbligo di rispondere all'onorevole Finzi, e con esso anche all'onorevole Cadenazzi, circa la Mantova-Legnago; e dico che mi corre l'obbligo di farlo, dappoichè nell'anno scorso quando fu discusso il bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole Finzi ed io discorrendo insieme precisamente su questo capitolo, parve all'onorevole Finzi che io difendendo e sostenendo la legge del 1879 dagli attacchi di alcuni oratori, avessi dimenticata nel mio discorso la linea Mantova-Legnago.

La linea Mantova-Legnago è una delle linee più importanti dal punto di vista militare; ed invero vedendo come questa linea che fa tanta parte della difesa del paese, non sia ancora cominciata a costruirsi, non può che far pena a chi ha l'onore di parlare; ond'è che io unisco la mia parola a quella dell'onorevole Finzi e dell'onorevole Cadenazzi, affinchè l'onorevole ministro metta tutto il suo impegno, del che sono sicuro, in questa strada perchè sia al più presto costruita. Però nel tempo stesso che faccio questo voto all'onorevole ministro, debbo manifestare agli onorevoli Finzi e Cadenazzi, che veramente poi la linea non si trova, come pareva fosse, del tutto abbandonata, poichè essa per tre tronchi è stata studiata e sono già pronti due di essi ad essere appaltati, ed il quarto è sotto studio. Se c'è stato qualche ritardo, questo è dovuto principalmente per le gravi questioni militari che sulla detta linea si sono sollevate, per cui non si è potuto fissare bene alcuni punti di tracciato della medesima e specialmente della stazione.

Ed è naturale, essendo una linea militare, è ne-

cessario che questi punti di tracciato e la stazione siano fissati in modo da sopperire ai bisogni di servizio cui la linea è chiamata. Nè deve fare impressione all'onorevole Finzi e all'onorevole Cadenazzi, nè turbare le loro giuste aspettative, il fatto che vi è per questa linea poco stanziamento in bilancio, poichè essi sanno che vi sono molti residui, a cominciare dal 1879 fino al 1884 per cui vi è sufficiente somma per potere appaltare.

Ma poi io mi permetto di ricordare loro che non v'è necessità di avere maggiori fondi in bilancio per appaltare i tronchi ora pronti, poichè il ministro ha l'autorizzazione di poterli appaltare, non ostante che non vi siano fondi in bilancio, sia perchè colle leggi posteriori del 1881 e 1882 ha la facoltà di appaltare i lavori con anticipazione dei fondi da parte degli appaltatori, sia perchè ha facoltà di aggiungere il 5 per cento sugli anticipi che i detti appaltatori fanno, e sia infine perchè il ministro è ugualmente autorizzato a prendere anche dei fondi che non hanno potuto essere spesi su altre linee per riversarli su questa.

Un'altra linea che ha richiamata l'attenzione della Giunta è la Messina-Cerda-Palermo.

Questa è una linea che si può dire il completamento della grande linea diretta che da Roma va a Palermo.

Si può dire la linea complementare di tutto il complesso delle grandi linee italiane, poichè chi da Torino, da Milano, da Venezia, da Firenze, da Napoli voglia andare a Palermo o viceversa, non ha che la linea Messina-Cerda-Palermo, la quale con l'Eboli-Reggio la completa e mette così in comunicazione la più diretta tutti i grandi centri d'Italia. Mi unisco quindi alle sollecitazioni fatte dagli onorevoli oratori che ne hanno parlato, affinchè possa al più presto possibile essere costruita.

Il mio amico Fortunato, nella tornata ultima, parlando della sua linea prediletta, Santa Venere-Potenza, vi disse che la questione del tracciato è risolta e che perciò bisogna affrettarne gli studi per quindi venire alla costruzione di essa. Egli la raccomandò alla Camera a nome dei suoi amici della prima circoscrizione di Potenza. Credo che l'onorevole Fortunato sarebbe stato più giusto se avesse detto che la raccomandava a nome di tutti i deputati della Basilicata, dappoichè quella linea interessa non solamente il Melfese, ma tutta la provincia, poichè unisce la Basilicata alle Puglie.

Io credo, come dicevo, che questa è una linea importante, esiccome il Consiglio superiore ha dato ultimamente il suo avviso favorevole, parmi il 10 corrente, e ha risoluto la questione che tanto tempo era rimasta insoluta, vera *vezata quae*

stio, cioè ha risolto, diceva, la questione del tracciato per Santa Venerè, Melfi, Rionero, Atella, Avigliano, e Potenza, occorre che il ministro ne completi la risoluzione con il decreto ministeriale voluto dall'articolo 21 della legge del 1879, dove è detto: " Il tracciato delle linee indicate nella presente legge ed i punti di distacco dalle linee esistenti saranno determinati per decreto ministeriale. „ Ed io son sicuro che l'onorevole ministro vorrà compiere questa risoluzione emettendo il relativo decreto circa i punti di distacco della detta linea.

L'onorevole Firmaturi, al quale poi mi pare si siano uniti gli onorevoli Finocchiaro e Di Pisa, parlando di una linea di quarta categoria, il prolungamento della Palermo-Corleone fino alla Castelvetro-Porto Empedocle, hanno manifestato il dispiacere che nella relazione del bilancio non si sia trattato di essa, anche perchè la Commissione aveva raccomandato la pronta costruzione della Castelvetro-Porto Empedocle. Se nella relazione è raccomandata quest'ultima linea se ne è detta la ragione, cioè che essa completa la linea circolare dell'isola, ed è già stabilita nella legge, mentre il prolungamento di cui hanno parlato i proponenti non è ancora classificato e concesso.

Nè poi il relatore della Commissione, nè la Commissione possono, (altra volta l'ho detto) in una relazione rilevare tutti i bisogni.

Ma, fatta questa considerazione, io non posso che fare eco a ciò che essi hanno detto, poichè, chi guarda il quadrilatero, diciamo così, Palermo-Cerda, Cerda-Porto Empedocle-Girgenti, Girgenti-Castelvetro, Castelvetro-Palermo, osserva che lo attraversa una linea di quarta categoria la *Palermo-Corleone*, la quale si arresta a Corleone e se qui finisse, i vantaggi non sarebbero che di poca importanza; viceversa se questa linea si prolungherà fino ad incontrare la Castelvetro-Girgenti sia a Sciacca, sia in altro luogo, sarà di grande vantaggio, perchè unirà Palermo e Corleone alla Castelvetro-Girgenti, ed i due mari.

Tutta questa linea poi si trova anche in uno degli elenchi della linea di quarta categoria della legge del 1879, però il prolungamento che si dimanda non è ancora concesso, e faccio voti che lo sia al più presto possibile onde possa classificarsi fra le strade iscritte nella quarta categoria.

Gli onorevoli Luporini, Dini e Panattoni hanno sollevato una questione circa gli stanziamenti, sulla quale, poichè essa tocca molto da vicino i bilanci e l'esecuzione della legge, mi corre l'obbligo di rispondere.

Gli onorevoli Dini e Panattoni per la linea Piombino-Cornia hanno fatto più o meno le stesse osservazioni, sulle quali più a lungo ha discusso l'onorevole Luporini per la linea Lucca-Viareggio; rispondendo all'onorevole Luporini rispondo ugualmente agli altri due onorevoli colleghi. La questione da loro sollevata ha la sua importanza, ma però è risolta dalla legge stessa. È bene rammentare che la legge del 1879 fu la legge degli stanziamenti; onde se si vuole conoscere quali sono gli stanziamenti annui che abbiamo per le ferrovie, dovete ricorrere alla legge del 1879.

Posto ciò tengo a dichiarare all'onorevole Luporini che la teoria da lui accennata sugli stanziamenti di competenza è stata non solo accettata dalla Commissione del bilancio, ma nel leggere la relazione ha egli dovuto trovare che la Commissione ha solennemente affermato che non permetteva neppure la discussione sulla questione di stanziamento della competenza, cioè che gli stanziamenti autorizzati per opere pubbliche straordinarie da leggi speciali, non si possano variare per la legge di bilancio.

Tanto vero che la Commissione del bilancio alla base di questo principio, avendo trovato che in una categoria di opere straordinarie la competenza non era stanziata in questo bilancio secondo le leggi speciali, ha aggiunto alla legge del bilancio due nuovi articoli, perchè così la competenza resta mutata con altra legge speciale. Difatti, con i detti articoli variandosi la competenza è detto che nell'anno finanziario 1885-86 si debba reintegrare quel fondo che manca nell'anno finanziario 1884-85.

Dunque, per ciò che riguarda la teoria della competenza, l'onorevole Luporini troverà che la Commissione del bilancio ha già nella relazione sostenuto il principio da lui accennato.

Come diceva, la legge del 1879 sulle ferrovie è la legge degli stanziamenti, e può essere sicuro l'onorevole Luporini che le somme le quali furono autorizzate dalla legge del 1879 sono quelle che abbiamo ora in bilancio; non un centesimo di meno. Ciò che è proposto nel capitolo 120 è null'altro che la riproduzione dello stanziamento voluto dalla legge del 1879 e leggi successive.

Ma l'onorevole Luporini dice: io trovo che nelle tabelle della legge del 1882 per la linea Lucca-Viareggio (e gli onorevoli Dini e Panattoni per la linea Piombino-Cornia) erano stanziati alcune somme, le quali non veggio ora riprodotte nella tabella di riparto annessa al bilancio. Per verità, la

questione posta così, sembrerebbe avere tutta l'apparenza di cosa che, se fosse vera, potrebbe dirsi che la Commissione non ha fatto il debito suo nel non rilevarla. Io mi permetto di fare osservare anzitutto all'onorevole Luporini che tanto la legge del 1879 che quella del 1882 stabilivano il riparto sempre per categorie di linee, non per linee.

Le tabelle annesse alla legge del 1882 vanno giudicate alla base dell'articolo 6 della legge stessa, che dice così: « per gli effetti degli articoli 1, 2 e 3 sono approvate le unite tabelle A e B pel riparto presuntivo fra le varie linee dell'ammontare dei lavori. »

E questo che cosa significa? Significa che la legge del 1882 con quelle tabelle fissò il limite dei lavori per ciascuna linea, ma non la competenza di essi che fu fissata per categorie dalla legge del 1879, e riprodotta nella legge del 1882.

Difatti nell'intendimento di affrettare i lavori, il ministro propose bensì quel tale riparto nelle tabelle, ma nel tempo stesso come gli si era riservata coll'articolo 9 della legge del 1881 facoltà di inserire nei contratti l'obbligo alle imprese costruttrici di eseguire i lavori con anticipazioni del terzo della spesa di essi, senza pagamento d'interessi, così con l'articolo 8 della legge del 1882 si aggiunse, per eseguire gli stessi lavori nel limite preveduto dalle ripetute tabelle, l'altra facoltà di accordare alle imprese il 5 per cento su i loro anticipi. E non è solo. Se l'onorevole Luporini si prende cura di leggere gli articoli 8 e 9 della legge del 1882, rileverà dal complesso di essi che le tabelle stabilite nella citata legge in forma preventiva sono sempre di limite di lavori e non di competenza. L'articolo 8 dice: « Alle maggiori somme che occorrono per gli effetti del reparto stabilito cogli articoli precedenti, (ed è il reparto accennato dall'onorevole Luporini) si provvederà col fondo che resterà disponibile sugli assegni per le linee assunte dalla società delle ferrovie meridionali con l'altra legge del 23 luglio 1881, e mediante anticipazioni, che il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a stipulare cogli accollatori anche con una corresponsione di un annuo interesse non maggiore del 5 per cento, ecc. »

E l'articolo 9 è più esplicito e dice: « Di quei fondi dei quali non fosse possibile entro l'anno la erogazione nelle opere e provviste, a cui sono assegnati, o che risultassero in eccedenza ai bisogni per le opere e provviste stesse, il Governo potrà valersi per pagare il costo di quelle opere e provviste autorizzate dalla legge medesima, per la esecuzione delle quali fossero insufficienti i preventivati

stanziamenti. » Difatti, supponete che una strada abbia la sventura di avere un cattivo appaltatore che non lavori: vorreste che i fondi di cui nelle accennate tabelle non venissero spesi? Si spenderanno invece pagando altri lavori, salva la reintegrazione.

L'onorevole Luporini dubita forse del reintegroamento?

Se egli ne dubita è in errore. Le somme si reintegrano e debbono reintegrarsi, perchè ogni linea trova nella sua categoria la propria dote.

Eppoi i lavori della Lucca-Viareggio, della condizione dei quali dirà meglio l'onorevole ministro, non sono poi in quel gran ritardo, come ha osservato l'onorevole Luporini.

Per esempio, dei 1600 metri della galleria Ceraci già 1200 sono scavati, ed anche gli altri lavori abbastanza procedono.

Anche l'onorevole mio amico De Renzis ha voluto osservare che nella relazione non era discusso della linea da lui tanto propugnata, la Telese-Caianello. Il mio amico doveva considerare, come altre volte ho detto, che io non poteva nella relazione prevedere ed intuire tutti i bisogni, anche perchè la linea di cui egli ha con tanta cura parlato, non è ancora iscritta in nessuna categoria.

**De Renzis.** Chiedo di parlare.

**Lacava, relatore.** Però io non posso non riconoscere la grande utilità della linea suddetta, perchè basta dare uno sguardo sulla nostra carta ferroviaria per vederne tutta l'importanza; dappoi che l'unione delle due strade Foggia-Caserta e Caserta-Roma, mediante la linea di Telese-Caianello, fa sì che tutta la Puglia con le provincie di Benevento e d'Avellino siano avvicinate a Roma di 40 o 50 chilometri, la qual cosa non è certamente di poco momento. Quindi io, pure associandomi al suo desiderio, lo prego di ritenere che da parte del relatore del bilancio non si poteva nella relazione parlare di questa linea.

Infine l'onorevole Gabelli ha osservato che il Governo avrebbe dovuto fare degli studi per la galleria sottomarina del faro di Messina, giacchè per la legge del 1882 esso ne aveva la facoltà.

È verissimo quello che dice l'onorevole Gabelli, ed io non posso che associarmi a lui, affinchè il Governo, giacchè siamo al 1884, usi di quella facoltà di cui avrebbe dovuto usare fin dal 1882.

Debbo infine riferirmi a quanto dissi nella discussione generale circa la questione sollevata pel primo dall'onorevole Indelli sin da allora, ed ora riprodotta dall'onorevole Massabò con un ordine del giorno. Invero le concessioni per strade



di 4<sup>a</sup> serie ora sono ridotte a tale che veramente ci vorrebbe quel tal miracolo per poter saziare tutti coloro che ora ne domandano: 55 sono i chilometri disponibili: anche se si dividessero a metri, e se ne dessero cento metri per cadauno a tutti quelli che ne chiedono, non basterebbero. Quindi io non posso che far voti affinchè queste strade siano accresciute. Però, a tale scopo, occorre un disegno di legge, e per un disegno di legge occorrono anche dei fondi. Se l'onorevole ministro aderisce a presentarlo, io non posso che associarmi agli onorevoli preopinanti per applaudirlo. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Mi studierò di essere breve; perchè il numero degli onorevoli deputati che hanno o fatto osservazioni, o chiesto risposte precise dal ministro è così grande, che io dovrei, parlando alla distesa, occupare tutta una seduta. Mi lusingo però di potere, in questo scorcio di seduta, anche con brevissime risposte, riuscire ad ottenere i ringraziamenti della maggior parte di coloro che hanno preso parte alla discussione.

*Voci.* Speriamo di poterli dare. (*Si ride*)

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** La linea Patti-Cerda è stata la prima su cui si è richiamata l'attenzione del Governo nella seduta di ieri; e ne parlarono l'onorevole Sciacca della Scala e l'onorevole Picardi, facendo notare come i lavori per quella linea non procedono con la desiderata sollecitudine; segnatamente quelli della galleria peloritana, a proposito dei quali sono sorte varie contestazioni con la Impresa.

I due onorevoli deputati, più specialmente l'onorevole Picardi, vogliono sapere con precisione se veramente le espropriazioni sono state fatte e gli studi consegnati in tempo alla impresa, sì che questa non possa avere ragionevole motivo di lagnarsi.

Ebbene, non si può negare che le espropriazioni subirono qualche ritardo in qualche parte; ma osservo che di 18 chilometri e 600 metri, di cui si compone il tronco appaltato, i terreni per 18 chilometri sono stati espropriati, e per 600 metri soltanto non si sono potuti ancora stabilire gli accordi coi proprietari e il prezzo d'espropriazione. Del resto è certo pur troppo che i lavori della galleria non sono proceduti come l'Amministrazione avrebbe desiderato e più volte si dovettero fare vive sollecitazioni all'impresa.

Ora però, dalla parte di Messina, si lavora con alacrità sufficiente, e, se dall'altra parte il lavoro è un po' meno intenso, pur tuttavia, in questi ultimi

tempi, si sono fatti tutti i preparativi per attaccare con vigore la galleria anche dal lato occidentale.

L'onorevole Picardi ha fatto osservare come, in ragione di tempo, dovrebbero essere ormai costruiti 1400 metri, mentre invece se ne sono costruiti appena 160. Ma egli comprenderà che anche, senza tener conto di quelle cagioni alle quali ho alluso or ora, evidentemente nel primo stadio di un lavoro di questa natura si perde sempre parecchio tempo, perchè bisogna fare le espropriazioni, e poi preparare anche i mezzi meccanici che sono necessari per il traforo della galleria.

Ora, sotto quest'aspetto, la posizione è molto migliorata, ma non ancora il Governo stesso è contento del modo con cui procedono i lavori.

Le lagnanze fatte dall'impresa pei pagamenti non hanno fondamento, perchè il modo e i termini con cui si fanno sono quelli stabiliti dal contratto e previamente accettati dall'impresa.

Quanto alle osservazioni fatte per gli altri tronchi, e segnatamente pel tronco attiguo alla galleria peloritana, il quale non è ancora stato appaltato, osserverò che l'appalto non si fece per la stessa ragione che ho già detta più volte e per cui mi parve di dover indugiare anche altri appalti. I lavori della galleria peloritana procedono tanto lentamente da poter con tutta certezza prevedere che se il tronco successivo fosse stato appaltato subito sarebbe stato compiuto due anni prima della galleria a cui doveva far seguito. Mi parve quindi di poter soprassedere a far eseguire un lavoro che per molto tempo non avrebbe servito a nulla.

**Picardi.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Evidentemente non era opportuno.

**Gabelli.** È già fatto.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Gabelli osserva che uno è già fatto, ma non è quello di cui era stato domandato l'appalto in una apposita interrogazione alla Camera. L'altro tronco di cui parla l'onorevole Gabelli era già stato appaltato prima, ed è per questo che è rimasto isolato e senza congiunzione; ma l'effetto non sarebbe stato diverso anche nel caso che si fosse fatto l'appalto del secondo, poichè non sarebbe possibile di mettere in esercizio solo 20 chilometri di linea. È la questione antica che abbiamo già fatta, e sulla quale è inutile ora ritornare, perchè altrimenti perderei quella brevità che ho promesso di mantenere.

Il rimanente della strada è studiato, ed ha ragione l'onorevole Picardi quando dice che gli studi

di massima per tutta la linea erano pronti già da tempo. Ora sono stati fatti anche gli studi definitivi, e per una buona parte abbiamo i progetti esecutivi in ordine per gli appalti.

Premerebbe molto che la linea venisse costruita con una certa sollecitudine, perchè avrà una grande importanza per l'isola, e l'avrà maggiormente quando sarà costruita l'Eboli-Reggio. Ma prima che questa ultima sia compiuta, ci vorrà del tempo, perchè ci sono parecchi tronchi non peranco studiati.

L'onorevole Picardi osservava che per far procedere i lavori con maggior sollecitudine, sarebbe opportuno di spostare l'ufficio tecnico che è ancora a Caltanissetta, trasportandolo a Messina. Gli risponderò che questo è quello che si sta preparando.

Fin che c'erano in costruzione le strade delle Caldare e di Valledlunga l'ufficio doveva rimanere a Caltanissetta, ma ora che la prima è compiuta e della seconda non rimane che la galleria di Marianopoli prossima anch'essa ad esserlo, l'ufficio di direzione della linea da Messina a Cerda potrà essere stabilito nella città più vicina ai lavori in corso di costruzione.

Le contestazioni fra lo Stato e l'impresa, alle quali ha alluso l'onorevole Sciacca, in parte sono state decise dietro il parere del Consiglio di Stato. Per definire e comporre quelle che rimangono ho pensato d'inviare sul posto un ispettore che già vi fu altra volta. Fra pochi giorni avrò da lui un rapporto, e spero che con questo mezzo saranno tolte di mezzo le altre cagioni di ritardo.

Mi pare così di avere risposto alla parte più importante delle osservazioni fatte dagli onorevoli Picardi e Sciacca. L'onorevole Picardi però mi ha fatto anche la domanda: ci assicura l'onorevole ministro che la strada intiera sarà compiuta nel 1890, vale a dire nell'epoca assegnata dalla legge?

Dal 1884 al 1890 la strada certamente si può fare, perchè, come dico, gli studi sono tutti pronti per gli appalti, ma bisogna che gli appaltatori quando hanno preso l'appalto lavorino. Da parte dello Stato non si mancherà di fare quanto è necessario, affinchè l'opera venga compiuta nel termine stabilito dalla legge, sempre però che dall'altra parte le imprese assuntrici facciano dal canto loro altrettanto e che per ragioni finanziarie o per altri pretesti non frappongano difficoltà, le quali anche quando si riesce a eliminarle fanno sempre perdere tempo.

L'onorevole Fazio ha chiesto notizie intorno alla ferrovia Sulmona-Campobasso. Questa strada è divisa in due sezioni: quanto alla prima da Sul-

mona a Isernia, gli studi di massima, e gli studi anche definitivi sono pronti per un tronco; per la galleria occorrerà parecchio tempo per compierli. Quanto all'altra sezione Isernia-Campobasso i progetti di massima sono pur fatti, e fu dato ordine che si ponga mano ai progetti definitivi. Se non erro l'onorevole Fazio ha parlato anche della Sulmona-Roma.

**Fazio Enrico.** Cajanello-Isernia.

**Genala,** ministro dei lavori pubblici. Cajanello-Isernia: ed anche questa andrà in costruzione.

All'onorevole Nicola Farina dirò come il progetto per la Salerno-Sanseverino — intendo il progetto definitivo — sarà presentato entro il corrente mese, e quindi con la maggior sollecitudine mandato al Consiglio dei lavori pubblici ed al Consiglio di Stato; e se questi lo approveranno senza modificazione, allora le cose andranno sollecitamente come è nei suoi desideri.

Gli onorevoli Finzi, Cadenazzi e Cavalletto hanno parlato della Mantova-Legnago. Intorno a questo argomento già è stata fatta dall'onorevole Chinaglia al ministro della guerra più che a me una interrogazione alla Camera.

La Mantova-Legnago è una strada in complesso facile a costruirsi, ma che pure presenta qualche difficoltà sotto l'aspetto tecnico, sotto l'aspetto idraulico e militare, per determinare il passaggio dell'Adige e la ubicazione della stazione ferroviaria a Legnago. Bisogna aver riguardo al riordinamento idraulico del fiume, alle fortificazioni militari ed ai bastioni, e ai voti del commercio.

Gli studi si sono condotti dividendo la strada in tre tronchi, di cui due sono già approvati, onde senz'altro si potrà farne l'appalto appena che il Consiglio di Stato abbia risposto dando il suo avviso. Quanto all'ultimo, benchè si sia finito di studiare esso pure, non si è potuto ancora prendere una definitiva risoluzione per le ragioni delle quali ho ampiamente parlato nello svolgimento della interrogazione.

Quindi mi pare che l'onorevole Finzi può ritenere che l'amministrazione non merita biasimo, giacchè non ha punto trascurato questa strada. Per la sua continuazione un'altra strada ugualmente piana si sta costruendo, la Legnago-Monselice, ed infatti anche su questa si è messo un ingegnere veramente abile, che ha proceduto con la massima alacrità nel fare i lavori.

L'onorevole Perelli ha parlato della Lecco-Colico. La Lecco-Colico dovrà esser costruita pure senza ritardo per legare quei due tronchi (che di-

venteranno poi tre) a nord di Lecco, col resto della rete ferroviaria del regno.

Quanto poi alla strada di 4ª categoria, la Sondrio-Tirano, l'onorevole Perelli ha rinnovate le domande fatte già nella discussione generale, ed io non posso che ripetere quello che ho detto allora, cioè che questa strada sarà concessa, appena arriverà la domanda di concessione; ma che la domanda non è ancora venuta, e quindi non si poteva iscrivere in bilancio la somma, anche perchè, come l'onorevole Perelli non deve ignorare, i fondi per la quarta categoria sono sbalestrati tutti alla fine del secolo, cosa appunto che è stata lamentata anche in questi giorni alla Camera.

Nondimeno per la legge del 1882 ci sarà forse qualche residuo che potrà servire a qualcuna di coteste strade. Ma anche questa non è cosa da potersi mettere in bilancio preventivo che non presume residui futuri.

Quanto alla linea raccomandata dall'onorevole Perelli si vedrà di fare il possibile per aiutarla: ma innanzi tutto occorre la concessione; e fino a tanto che questa non viene domandata la strada rimane iscritta, ma non concessa; e non si lavora, e quindi non si potrebbe pagare la quota dello Stato, anche se vi fossero i fondi già iscritti in bilancio.

La strada Santa Venere-Potenza è stata oggetto di studi accurati, perchè ha una notevole importanza, traversando paesi che non hanno strade ferrate e che per la loro floridezza meritano di essere finalmente munite di questo nuovo strumento di civiltà.

Era innanzi tutto necessario di stabilire in qual punto questa strada, che parte da Ponte Santa Venere, deve incontrare la Eboli-Potenza, e gli studi non erano facili e i primi tracciati non soddisfacenti. Di là l'ordine che io diedi da molti mesi di fare uno studio accurato, e inviai nei luoghi un ispettore molto esperto nella materia. Lo studio fu fatto ed è maturo e fra breve sarò in grado di fare il decreto a termini dell'articolo 21 della legge del 1879, che stabilirà il tracciato della strada in modo credo corrispondente agli interessi veri e cospicui di questa regione d'Italia.

Stabilito il tracciato, si cominceranno tosto gli studi esecutivi; e a questo scopo si istituirà un ufficio sul luogo, probabilmente in Melfi, affinchè da codesta posizione importante possano gli studi venir condotti senza interruzione e colla massima accuratezza da abili ingegneri.

Compiti gli studi sarà cura del Governo di far procedere alla costruzione della strada; ma

per averla compiuta in tempo non lontano, è necessario, come da ogni parte si chiede, che le costruzioni siano affrettate. Il modo noi lo abbiamo proposto, e confidiamo che il Parlamento vorrà approvarlo.

L'onorevole Chiala ha fatto notare l'importanza della strada Ivrea-Aosta, e quindi il desiderio di quelle popolazioni di vedere al più presto possibile aperto il primo tronco che va a Quincinetto, poi l'altro che va a Ponte Saint Martin e infine, nel termine fissato dalla legge 1879, aperta tutta quanta la strada. Anche su questo argomento, come lo stesso onorevole Chiala ricordava, fu fatta una interrogazione; e in seguito a quella fu notata una maggiore sollecitudine ed energia nei lavori. E questo può dar piena sicurezza all'onorevole Chiala che il tronco da Ivrea a Quincinetto, e l'altro successivo a Dounaz, e infine l'intera linea verranno aperti nel tempo che allora io dissi.

Vi era una questione, quella della ubicazione della stazione di Aosta, sollevata dal municipio e nella quale non tutti erano d'accordo; ma è stata risolta. Ora non rimane più che a determinare la strada di accesso alla stazione, giacchè in tutto il resto mi risulta che la questione della stazione è ormai composta.

Quanto alla strada di accesso, è cosa che spetterà quasi intieramente al comune di Aosta e non al Governo. Nondimeno domanderò nuove informazioni, e nel caso che la questione dell'ubicazione della stazione di Aosta non sia interamente definita, sarà mia cura di togliere ogni ostacolo ed ogni indugio.

All'onorevole Luporini ha già dato risposta il relatore, per tutta la parte che si riferisce agli stanziamenti nel bilancio, onde io non posso che rimettermi a quanto egli ha detto. Gli stanziamenti nel bilancio vengono fatti in base alla legge del 1879, perchè le ulteriori leggi affrettano i lavori, ma non modificano il bilancio. Esse provvedono ai pagamenti in altri modi, o facendo anticipare le somme dagli appaltatori, o contraendo con essi prestiti al 5 per cento, o mediante i residui; tre modi di cui non si tiene conto nel capitolo del bilancio, onde il bilancio rimane appunto così, come ha detto l'onorevole relatore.

Ma l'onorevole Luporini non vuole che si ricorra a cotesti spedienti, perchè dice: se voi fate anticipare dall'appaltatore la spesa, finite per pagargli un interesse molto elevato, o sotto forma di prezzo dell'opera, o sotto forma d'interesse del prestito; e la provincia, che ha già assunto due decimi più di quello che doveva a termine di legge,

per avere la precedenza, trova che con questo nuovo aumento di spesa si accresce anche la sua quota supplementare di due decimi e il prezzo della strada sale di troppo.

Ora è difficile da un lato affrettare i lavori e dall'altro non adoperare quei mezzi che la legge del 1882 ha posto in mano al Governo onde riuscire, quando non falliscono, ad affrettarli.

Quanto all'andamento dei lavori egli che conosce perfettamente i luoghi, ha osservato che, quantunque i lavori della galleria siano avanzati, non abbiano proceduto però con la sollecitudine da lui desiderata. Ma qui bisogna notare che dapprima vi fu un appaltatore, il Campos, che poi cedette il lavoro a un altro e questo ad un terzo, il quale alla sua volta lo cedette ad un quarto.

Ora è ovvio che quando si assumono lavori per cederli e non per eseguirli, non si lavora o si lavora pochissimo, e tutti questi trapassi da appaltatore ad appaltatore hanno portato degli indugi.

Nonostante, come ha osservato il relatore, i lavori della galleria hanno proceduto assai, tantochè di 1600 metri, se ben ricordo, 1300 sono già fatti, se non dappertutto, almeno in gran parte a sezione completa.

Gli altri due tronchi che si staccano dai due opposti lati della galleria dei Ceracci, hanno avuto diverse vicende. L'uno, che s'innesta con la strada ferrata di Lucca, e che ha l'importante opera del ponte sul Serchio, non si è potuto appaltare, perchè replicatamente andarono deserte le aste, e i tentativi fatti per dare il lavoro a trattativa privata fallirono pur essi.

Si è fatto tutto il possibile per rimediare a questo inconveniente, e si è creduto di modificare alquanto il progetto.

Il progetto riformato è stato approvato dal Consiglio dei lavori pubblici il 18 aprile, dimodochè non manca che l'approvazione definitiva del Consiglio di Stato perchè si possa di nuovo ritentare la prova degli appalti.

In quanto all'altro tronco, gli studi di massima sono compiuti, e si stanno facendo gli studi esecutivi. Quindi riassumendo: la galleria è in costruzione avanzata; uno dei due tronchi fu messo già all'asta; ma, andato deserto l'appalto, si è dovuto passare a nuovi esami che ora sono già finiti; per l'ultimo tronco si fanno gli studi definitivi.

L'onorevole Cavalletto oltrechè della Mantova-Legnago ha tenuto parola anche della strada Portogruaro-Casarsa, per la quale vi sono due progetti. Ora questi progetti sono appunto in esame,

e non potrei dire quindi quale dei due avrà la preferenza.

Egli faceva pure sollecitazioni per la Casarsa-Splimbergo-Gemona, avvertendo che l'apertura di questa linea dovrebbe essere contemporanea all'apertura dell'altra perchè ne è la continuazione.

L'osservazione è giusta, e quindi merita di essere tenuta in molta considerazione.

In quanto alla strada ferrata di 4<sup>a</sup> categoria Mestre-Piove-Adria ed alle domandate due diramazioni ferre una grande divergenza di opinioni e d'interessi nella provincia stessa di Venezia, ond'è necessario che la questione sia esaminata colla massima imparzialità. Io non mi fermerò quindi a dire come il Consiglio superiore abbia già esaminato uno dei tronchi di questa strada. Le osservazioni che esso ha fatte si riferiscono a cose note all'onorevole Cavalletto; ma quello che egli desidera da me, ed io ne assumo l'impegno, si è che l'esame venga fatto colla massima equità, tenendo conto delle osservazioni e degli interessi di tutti.

L'onorevole De Renzi ha parlato con molta efficacia di una strada, che egli vagheggia, e della quale ha fatto spiccare i pregi economici e militari, la strada Teleso-Caianello. In occasione del bilancio io non potrei, nè vorrei prendere precisi impegni, o dare promesse di proporre alla Camera la costruzione di nuove strade. Ma le osservazioni, che egli ha fatto, si connettono alquanto colla costruzione delle strade complementari, e segnatamente con quella, che la legge ha chiamata: la più diretta comunicazione fra Roma e Napoli. Quindi le sue osservazioni meritano di essere prese in esame, non solo per se stesse, per il valore che ha una strada di allacciamento fra Teleso e Caianello, ma ancora per vedere che influenza può la proposta ferrovia esercitare sul tracciato dell'altra, Roma-Napoli, o quale effetto può avere su codesta strada l'incontro a Sparanise. Io quindi, considerando anche sotto quest'aspetto la questione da lui sollevata, la prenderò in esame, e vedrò se gli studi, che verranno compiuti, saranno tali da consigliare poi il Governo di farne argomento di qualche proposta.

E lo stesso dovrei dire all'onorevole Sanguinetti, il quale ha profittato del capitolo 120 per chiedere una nuova strada ferrata come succursale della linea Savona-Torino. Le sue osservazioni hanno certo un valore; ma è da vedere se fra le strade, già deliberate dal Parlamento! non ve ne sia una che possa già corrispondere ai bisogni ai quali egli ha accennato.

L'onorevole Dini e l'onorevole Panattoni hanno parlato della strada Cornia-Piombino, strada di pochi chilometri e di molta importanza economica, e per la quale già alcuni studi sono stati fatti.

**Dini Ulisse.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Anzi la provincia ha mandato al Governo gli studi che aveva pronti, e che io passai subito alle ferrovie romane, incaricando un abile ingegnere di studiarne sul luogo le modificazioni opportune e di far presto le sue proposte. Si tratta di una strada che non costerà molto e renderà utili servigi.

Gli onorevoli Firmaturi, Finocchiaro ed un'altro onorevole collega, mi pare, parlarono del tratto Palermo-Corleone-Sciacca, chiedendo come mai la Corleone-Sciacca non figura neppure per memoria nel bilancio. Il primo tronco Palermo-Corleone è già in costruzione; ma dell'altro di Corleone che deve incontrarsi a Sciacca con la strada ferrata di quarta categoria Porto Empedocle-Castelvetrano, non se ne parlò più, mentre è una strada utile di soli 29 chilometri e del costo di 60,000 lire il chilometro. La ragione è questa: il consorzio non esiste e non fu fatta nessuna domanda per la linea Corleone-Sciacca: onde la strada Palermo-Sciacca non può considerarsi come una sola linea, ma come due. Essendosi fatta dapprima la domanda per la concessione della Palermo-Corleone e non già della Palermo-Sciacca, n'è seguito che il tratto Corleone-Sciacca è rimasto escluso dalla domanda. È necessario quindi che un nuovo consorzio si formi e presenti progetto e domanda di concessione. Allora anche quella linea sarà posta tra le strade di quarta categoria, poichè anch'io ne riconosco l'importanza e l'utilità.

E come strada di 4ª categoria andrà soggetta alle vicende delle altre. Senonchè, trattandosi di una ferrovia a sezione ridotta che non sarebbe di grande costo, se ne potrebbe utilmente chiedere la concessione anche a termine della legge del 1873, quella cioè che concede 1000 lire al chilometro per 35 anni. Anche con mille lire al chilometro si può ottenere un sussidio sufficiente per costruire una strada in quelle condizioni e farne l'esercizio.

E questo so per l'esperienza che ne è stata utilmente fatta. Non è un consiglio che voglio dare, ma semplicemente una notizia che partecipo agli onorevoli miei colleghi.

L'onorevole Grassi ha lamentato la lentezza con cui procedono i lavori sulla Taranto-Brindisi, ed in parte ha ragione, perchè le solite diffi-

coltà, qualche divergenza coll'impresa, qualche ostacolo nell'espropriazione hanno potuto ritardare i lavori.

Ma ora le cose sono ben avviate. È questa una strada che interessa molto al Governo, tanto più che, secondo il nuovo assetto proposto per le strade ferrate, essa verrebbe assegnata alla rete mediterranea, e sarebbe la sola linea che permetterebbe alla rete del Mediterraneo di arrivare al mare Adriatico. Di qua deriva la sua importanza, la quale consiglia il Governo a farla costruire presto e bene, perchè possa servire ad un traffico più notevole di quello che ordinariamente affluisce alle strade d'importanza semplicemente locale.

L'onorevole Di Pisa ha parlato della Siracusa-Noto ed ha detto che nella mia risposta io non l'avevo soddisfatto. Veramente io non gli diedi alcuna risposta, dissi che avrei risposto sul capitolo relativo, per non entrare in troppe particolarità nella discussione generale: ed ora eccomi a tenere la mia parola.

La linea Siracusa-Noto procede, ed egli stesso ne conviene...

**Di Pisa.** Dall'altra parte.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Dunque è dell'altra parte, della parte di Licata che egli intende parlare.

Ora verso Licata fu già approvato il progetto di massima fino a Terranova, e sono già arrivati anche i progetti definitivi dei due tronchi Licata-Falconara e Falconara-Butera.

**Voci.** A domani.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Di Camporeale, che pure si è occupato di questa questione, ha chiesto che venisse sollecitata la costruzione di quei tronchi che già sono appaltati e fosse risolta la controversia concernente il tratto di Comiso, se la linea deve essere litoranea ovvero interna. Su questa controversia, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso un parere preferendo la linea litoranea, ammettendo, nello stesso tempo, la necessità di congiungere con la linea Ragusa e Modica. E qui sta la grossa questione: perchè la differenza di spesa è notevole tra il fare la linea interna e il farla litoranea. Ora l'onorevole Di Camporeale chiede se non si possa studiare un tracciato intermedio...

**Di Pisa.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** ... il quale senz'accrescere la spesa e senza speciale tronco di congiungimento avvicini alla ferrovia i due importanti centri di popolazione: Modica e Ragusa. Io chiamerò di nuovo su questo punto l'attenzione

dell'ingegnere che studiò la linea, e si vedrà se è possibile un tracciato intermedio che possa soddisfare alle esigenze e del litoraneo e dell'interno.

*Voci.* A domani! a domani! Avanti! avanti!

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Merzario ha chiesto come mai il tronco Oggiono-Pontenovo, che tutta quella popolazione credeva venisse di giorno in giorno messo in appalto, invece è stato sospeso.

La ragione sta in un parere non favorevole del Consiglio di Stato, il quale ci ha legato le mani.

Ma ora, oltre a questo tronco, ve n'è pronto un altro che gli fa seguito, ed io vedrò che la questione ritorni al più presto davanti al Consiglio di Stato, e procurerò di togliere quegli ostacoli che si sono opposti al pronto appalto di questi tronchi.

Agli altri oratori, e non son pochi, avrò l'onore, se la Camera lo consente, di rispondere nella seduta di domani. (*Sì! sì!*)

**Presidente.** Il seguito della discussione è rimandato a domani.

La seduta è levata alle ore 7.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani.*

1° Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884-85. (143)

2° Svolgimento di una interrogazione del deputato Damiani al ministro degli affari esteri.

3° Provvedimenti relativi alla giurisdizione consolare italiana in Tunisi. (177) (*Urgenza*)

4° Svolgimento di una interpellanza del deputato Placido al ministro di agricoltura e commercio.

5° Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio 1884-85. (141)

6° Disposizioni intese a promuovere i rimboscamenti. (85) (*Urgenza*)

7° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

8° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

9° Pagamento degli stipendi e sussidi, nomina e licenziamento dei maestri elementari. (83) (*Urgenza*)

10° Modificazioni delle leggi sul credito fondiario. (108) (*Urgenza*)

11° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI della legge 20 marzo 1865, n. 2298, allegato F, sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

12° Riforma della legge sulla leva marittima in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del R. esercito. (45)

13° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

14° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiarie. (86) (*Urgenza*)

15° Responsabilità dei padroni e imprenditori per l'infortuni degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

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

Roma, 1884. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).