

CCCCXXII.

2<sup>a</sup> TORNATA DI VENERDÌ 6 MARZO 1885

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI,

**SOMMARIO.** Il deputato Bonardi chiede sia dichiarata d'urgenza la petizione registrata col n. 3756, ed il deputato Costantini quella registrata col n. 3577. = Dichiarazioni dei deputati Pandolfi, Giuriati e Lioy riguardanti la votazione nominale di ieri. = Il deputato Nocito presenta la relazione sulle domande di procedere contro il deputato Bonajuto. = Il deputato Plastino presenta la relazione sul disegno di legge per ricostituzione dell'ufficio delle ipoteche di Potenza distrutto dall'incendio. = I deputati Faina E., Pellegrini, Spirito, Sineo, Alimena, Lacava, Zanolini, Vayra, La Porta, Favale, De Renzis, Compans, Massabò, Melchiorre, Dini U., Maurigi, Oddone, M. Joli, Biglia, Pandolfi, Di San Giuliano, Mazziotti M., Brunetti, Grassi, Di Blasio Scipione, Finocchiaro, Amadei, Del Balzo, Grossi, Sigismondi, Maranca, Di Marzo, Riolo, Di Pisa, Serafini, De Riteis, Romanin-Jacur, Pelloux, Bonardi, Sonnino G., Luporini, Borelli B., Corrado, Indelli, Melchiorre, Zucconi, Brunialti, Rosano, Di Breganze, Di Sant'Onofrio, Bianchi, Venturi e Pasquali, fanno dichiarazioni e raccomandazioni relative all'articolo 20 che concerne nuove costruzioni di strade ferrate — Parlano poscia sullo stesso argomento il ministro dei lavori pubblici, i deputati Prinetti, Spaventa, Nicotera, Cavalletto, Crispi, Cairoli ed il presidente del Consiglio. = Il presidente proclama il risultamento della votazione nominale sull'articolo 20 — Il deputato Napodano prega i colleghi, che in qualche modo fossero interessati in questo disegno di legge, ad astenersi dalla votazione a scrutinio segreto. = Il deputato Cairoli a nome dei deputati manifesta la gratitudine dei colleghi e del paese verso il presidente della Camera — Risposta del presidente della Camera. = Il presidente proclama il risultamento della votazione a squittinio segreto sul disegno di legge concernente l'esercizio delle strade ferrate.

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

**Di San Giuseppe**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri.

**Presidente.** L'onorevole Pandolfi ha facoltà di parlare sul processo verbale.

**Pandolfi.** Debbo chiedere una rettificazione. Siccome nella votazione nominale di ieri mi sono astenuto, e la mia parola, forse, non è giunta alla Presidenza, così prego di rettificare il mio voto nel senso che ho testè dichiarato.

**Presidente.** Io non metto in dubbio quanto Ella afferma; ma siccome l'ufficio di Presidenza è stato unanime nell'accertamento dei voti, non posso permettere veruna rettificazione alla votazione stessa. Mi limito quindi a darle atto della fatta dichiarazione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giuriati.

**Giuriati.** Debbo dichiarare che se ieri fossi stato presente, avrei votato contro l'ordine del giorno puro e semplice.

**Presidente.** Sarà fatta menzione nel processo verbale della seduta d'oggi di questa sua dichiarazione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Liroy.

**Liroy.** Dichiaro che se ieri non fossi stato assente, sarei stato presente. (*Viva ilarità*)

**Presidente.** Ella dunque non fa che ispirarci il desiderio che sia da ora in poi presente. (*Si ride*)

### Petizioni.

**Presidente.** Si dà lettura del sunto delle petizioni giunte alla Camera.

**Di San Giuseppe, segretario, legge:**

3575. Il senatore Gabriele Pecile, a nome dell'Associazione agraria friulana, invoca provvedimenti legislativi a sollievo delle misere condizioni in cui versa l'agricoltura.

3576. Luigi Castelli, da Brescia, a nome dell'Associazione " Superstiti della spedizione di Sicilia comandata dal generale Medici ", chiede venga ad essi decretato un trattamento simile a quello dei Mille di Marsala e degli sbarcati a Talomone, con diritto di fregiarsi della medaglia del municipio di Palermo.

3577. Silvio De Blasii, presidente del Consorzio fra i comuni di Alanno, Brittoli, Cugnoli, Nocciano, Catignano, Civitaquana, Vicoli e Civitella Casanova in provincia di Teramo, fa voti che sia compresa tra le ferrovie da costruirsi, in forza della legge attualmente in discussione, quella dalla stazione di Alanno alla città di Penne.

**Presidente.** L'onorevole Bonardi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Bonardi.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione n. 3576, presentata dai reduci della spedizione Medici; e quando verrà innanzi alla Camera spero che si potrà avvisare al modo di provvedere ai superstiti di questa gloriosa e benemerita schiera di volontari garibaldini.

(*L'urgenza è ammessa.*)

**Presidente.** L'onorevole Costantini ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**Costantini.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione numero 3577, e di deliberare che sia inviata alla Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge relativo alle convenzioni ferroviarie.

(*L'urgenza è ammessa.*)

**Presidente.** Questa petizione sarà inviata, come di diritto, alla Commissione che riferisce sulle convenzioni ferroviarie.

### Presentazione di due relazioni.

**Presidente.** Onorevole Plastino, la invito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**Plastino.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la ricostituzione dell'ufficio ipotecario di Cosenza.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

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

**Nocito.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulle domande di autorizzazione di procedere contro l'onorevole Bonajuto.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

### Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.

La Camera rammenta che su proposta dell'onorevole Crispi fu tenuto in sospenso l'articolo 13 del disegno di legge, per la giusta considerazione che quell'articolo aveva stretta attinenza coll'articolo 15 ora diventato 18, sul quale la Camera ha deliberato ieri. Quindi ora si deve deliberare su questo articolo 13, che nella primitiva numerazione era il 10. Ne do lettura:

" Le provincie, i comuni e i loro consorzi, a cui saranno forniti, con emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, i fondi per la costruzione delle strade ferrate complementari, dovranno rimborsare al Tesoro la somma del capitale e degli interessi corrispondenti, mediante delegazioni sugli esattori delle imposte dirette, in numero non maggiore di 90, a forma degli articoli 3 e 7 della legge 27 marzo 1871, n° 131. "

Pongo a partito questo articolo.

(*È approvato.*)

Procederemo ora nello svolgimento delle proposte fatte per nuove costruzioni; queste proposte sono di due specie. Alcune concernono ferrovie, che dovrebbero esser costruite a spese dello Stato, di prima e di seconda categoria, e perciò sono proposte come un'aggiunta all'articolo 15.

Ma è già stato stabilito che ove fossero appro-

vate, esse formerebbero un articolo a parte. Vengono poi le proposte della seconda specie, le quali mirano ad ottenere che alcune ferrovie sieno comprese nei 1000 chilometri di quarta categoria, di cui è fatto cenno nell'articolo 16, ora 19. Ma di queste per ora non ci occuperemo: continueremo invece lo svolgimento delle proposte di primo ordine, cioè di quelle che concernono ferrovie da costruirsi a carico dello Stato. Tra le diverse proposte che furono svolte, due sono state mantenute, quella cioè dell'onorevole Compans, relativa alla ferrovia Ivrea-Aosta prolungata sino a Courmayeur; l'altra per la linea Santhià-Borgomanero-Sesto Calende presentata dall'onorevole Favale.

Seguiremo dunque nello svolgimento delle medesime proposte. E anzi tutto viene quella dell'onorevole De Renzis, all'articolo 16; ma siccome nella proposta si accenna a ferrovie da costruirsi a spese dello Stato, perciò conviene che sia svolta come appendice all'articolo 15, diventato ora 18.

Leggo questa proposta:

“ In occasione della costruzione della linea Aversa-Roma sarà provveduto dallo Stato alla costruzione di un tronco ferroviario che permetta alle provincie Adriatiche una più rapida comunicazione colla capitale, mediante il congiungimento fra la stazione di Telese e quella di Cajanello.

“ De Renzis, Rosano, Sagariga-Visconti, Spagnoletti, Nocito, Del Vasto, Teti, Falconi, Plastino, Broccoli, Gaetani Di Laurenzana, Trincherà, Polvere, Dayala-Valva, Riola, Capilongo, Fazio E., Brunetti, Schiavoni, Rossi, Libetta, Capone, Cocozza, Nicotera, Pavoncelli, Castelli, Di Marzo, Del Giudice, Visocchi, Gomin, Carcani, Masselli, Guevara, Grossi, Corrado, Grassi, Tondi, Borelli D., Testa, Balsamo, Semmola. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Renzis.

**De Renzis.** Ieri, nel lodevole scopo di abbreviare la discussione, l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato, che egli delle nostre proposte non poteva tener conto. Per non prolungare la discussione dovrei anch'io seguire l'esempio dell'onorevole ministro; ma sono talmente convinto della giustizia della causa che io difendo, che non posso cedere le armi senza combattimento. La proposta da me fatta non è individuale; la linea che insieme con altri molti colleghi sostengo, non

è linea d'interesse particolare. La proposta è sottoscritta da più di 40 deputati, appartenenti a 7 delle provincie meridionali; e in un opuscolo, che il ministro dei lavori pubblici possiede, vi sono le deliberazioni di tutti i Consigli provinciali e di tutti i Consigli comunali di tali provincie.

Ho dunque fede che nessuno vorrà credere in questa Camera che io riduca la questione alle minime proporzioni d'un interesse locale. Voi con questa legge provvedete alla più rapida congiunzione fra Napoli e Roma, e con essa favorite, ed a giusto titolo, alcune delle provincie meridionali del versante tirreno. Noi domandiamo che con pochissima spesa, la quale non supera i quattro milioni e mezzo, rendiate giustizia a sette delle provincie meridionali, che pure domandano il vantaggio di avvicinarsi alla capitale. Su tale soggetto io ho già parlato lungamente in occasione del bilancio dei lavori pubblici. Ed allora sviluppai largamente le ragioni tecniche e militari, che consigliavano l'adozione di quel tracciato: oggi ricorderò le risposte che ebbi dall'onorevole ministro, e, per brevità di eloquio, non ripeto ciò che altra volta ho detto. L'onorevole ministro non trovò allora che la linea Telese-Cajanello non avesse un carattere di necessità; egli accennò che questa linea gli pareva degna di studio; ma disse che, in occasione del bilancio, non poteva fare alcuna proposta, ed assicurò che l'avrebbe presa in esame, ed avrebbe attentamente riguardati gli studi che ad essa linea si attenevano. Lo stesso onorevole Lacava, relatore del bilancio, mi rispose, a riguardo della Telese-Cajanello, con queste parole: “ Però io non posso non riconoscere la grande utilità della linea suddetta, perchè basta dare uno sguardo sulla nostra carta ferroviaria per vederne tutta la importanza; dappoichè l'unione delle due strade Foggia-Caserta e Caserta-Roma mediante la linea Telese-Cajanello fa sì che tutta la Puglia colle provincie di Benevento ed Avellino siano avvicinate alla capitale di cinquanta chilometri, la qual cosa non è di poco momento. ”

L'onorevole Lacava è meritamente tenuto per uno dei deputati che meglio conoscono tutto quanto si attiene alle costruzioni ferroviarie.

L'onorevole Giolitti l'altro ieri ha difesa una causa giusta, ed egli ha, colla sua proposta, fatto un grosso strappo alla legge del 1879.

Il Governo ha consentito. E sta bene.

Il Ministero ha creduto di riparare ad alcune ingiustizie; ma si è fermato a mezza strada, e oggi non ha voluto andar più oltre. Egli per evitare che insieme a chiari e giusti diritti po-

tessero mescolarsi le richieste di ferrovie di favore, ha messo tutti in un mazzo, e prima che alcuno abbia potuto interloquire, ha dichiarato di nulla oggi poter prendere in considerazione, nè accogliere domande speciali.

È giustizia questa?

Francamente nol questa non è giustizia, onorevole ministro, perchè la vera giustizia dà coraggiosamente diritto a chi ha diritto, e torto a chi ragione non ha.

Ora io mi volgo a coloro che non ignorano la importanza e necessità della Teleso-Cajanello e chiedo se noi possiamo rimanere indifferenti innanzi alle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Le sue dichiarazioni che mettono in fascio tutti i diritti e tutte le ragioni ci impensieriscono. (*Conversazioni e rumori*)

Nelle condizioni di rumori persistenti della Camera è impossibile discutere.

Ma noi sottoscrittori di una proposta, i quali vediamo chiudere d'un tratto la speranza di un sollecito sodisfacimento dei manifestati bisogni, sentiamo la nostra coscienza dubbiosa nell'approvare una legge, la quale poteva e non ci rende la invocata giustizia.

Io spero ancora che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà attenuare in alcun modo le recise parole da lui dette ieri, e prometta cosa che ci rassicuri.

Egli faccia una scelta, non metta tutti a fascio; e ci rassicuri che nel concedere le nuove ferrovie, si seguano criteri di giustizia distributiva, della quale il Parlamento sia giudice.

Prima adunque di addivenire ad una definitiva risoluzione circa il mio ordine del giorno, chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici una qualche risposta che mi assicuri, e secondo la quale prenderò il mio partito.

**Presidente.** Viene ora una proposta dell'onorevole Serafini.

Aggiunta all'articolo 15:

“ La linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, congiunta a quella di Fabriano-Albacina-Castelraimondo, sarà proseguita, a cura e spese dello Stato, per Ascoli-Piceno-Teramo-Penne, fino all'incontro della Solmona-Roma. ”

“ Serafini, Caetani, Elia, Penserini, Zucconi, Ricci F., Mariotti, Cerulli, Costantini, De Riseis, Scarselli, Patrizii, Marcatili, Savini, Bajocco, Angeloni.

Onorevole Serafini mantiene o ritira la sua proposta?

**Serafini.** La mia proposta è stata letta dall'onorevole presidente, come pure i nomi dei sottoscrittori, quindi non occorre che io la ripeta.

Ora in proposito di questa e di altre simili, l'onorevole ministro dei lavori pubblici nella seduta di ieri, chiaramente espose che egli non avrebbe potuto accettare qualsiasi proposta di nuove costruzioni; e soggiunse poi, a nome del Governo, che egli avrebbe studiato ed esaminato le nuove proposte, e se fosse il caso, avrebbe richiesto i necessari provvedimenti al Parlamento. (*Rumori e conversazioni*)

Di fronte a queste esplicite dichiarazioni, io e gli altri sottoscrittori è ben naturale che non intendiamo di mantenere la proposta. Ad ogni modo, senza pretendere di fare un discorso in questo stato agitativissimo della Camera, mi sia permesso, come elemento di esame, di esporre i dati culminanti della importante linea che proponiamo.

La linea proposta dal Mussone al Pescara con uno sviluppo di 130 chilometri circa, attraversa nella regione appenninica le provincie di Macerata-Ascoli-Teramo, ricche per accurata coltura ed abbondanti di popolazione robusta e laboriosa.

L'estesa zona lungo la quale correrebbe la linea, non possiede attualmente pressochè altra strada ferrata che la littoranea; quindi per una equa distribuzione quelle popolazioni hanno una specie di diritto che venga costruita anche la linea da noi proposta.

Si tenga pur presente che le popolazioni di quelle tre provincie si agitano di già per ottenere questa linea, come si rileva dalle risoluzioni di vari municipi, e dall'elaborato progetto di massima da poco eseguito a cura e spese del circondario di Penne, ove quei comuni si sono già consorzati per contribuire a questa opera importante, limitandosi bene inteso al tratto Alanno-Penne, spettante al loro territorio.

La linea che proponiamo è completamente coperta e quindi di carattere eminentemente militare, essendo ormai una verità assiomatica che le linee ferrate littoranee sono pressochè inutili in tempo di guerra per la mobilitazione e rifornimento dell'esercito.

Questa linea col suo proseguimento per Albacina-Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo pone nella comunicazione la più diretta, e al coperto, Bologna con le forti posizioni della Cattolica colla fortezza di Ancona e con la conca Aquilana, che, per servirmi di una espressione dell'onorevole Marselli, si può considerare come l'acropoli della capitale, ora segnatamente che venne aperta la strada ferrata Aquila-Terni, e maggiormente

quando in breve verrà pure aperta l'altra Sulmona-Roma.

Si tenga presente in ultimo che la via coperta che vi proponiamo, aggiunta all'altra di Aquila-Terni faciliterà ed abbrevierà la mobilitazione ed il rifornimento dell'esercito nella vallata del Po o viceversa nella conca Aquilana.

Altre osservazioni avrei da fare; ma visto lo stato della Camera, me ne astengo, e concludo col ripetere che, tenendo conto delle promesse fatte, e confidando nelle dichiarazioni del ministro, ritiro la proposta anche a nome degli altri sottoscrittori.

**Presidente.** Viene ora l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Saladini ed altri.

Ne do lettura:

“ La Camera, considerata la necessità di una linea direttissima Venezia-Roma, la cui importanza fu riconosciuta già da voti della Camera e la cui costruzione fu richiesta da tante provincie; viste le dichiarazioni già fatte dal Governo in precedente circostanza e gli impegni assunti, invita il Governo a presentare una proposta di legge per la costruzione della ferrovia Adriaco-Tiberina, valendosi degli studi e dei progetti già esistenti presso il Ministero dei lavori pubblici.

“ Saladini, Aveni, Fortis, L. Ferrari, Dotto, Sani Severino, Severi.”

L'onorevole Saladini ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

**Saladini.** Onorevoli colleghi! Se si rifletta che questa ferrovia Adriaco-Tiberina, della quale da tanto tempo si riconosce l'importanza, interessa direttamente più che metà d'Italia e indirettamente la nazione intera (*Rumori continui e segni d'impazienza*) farà meraviglia che quest'ordine del giorno sia presentato con così esiguo numero di firme.

Quest'ordine del giorno avrebbe dovuto presentarsi coll'appoggio solenne di un numero di firme forse maggiore di quello che appoggiava l'ordine del giorno capitano dal l'onorevole Berti e svolto dall'onorevole Giolitti. Allora forse la Camera avrebbe visto la Commissione e il Ministero ritornare sulle loro decisioni e ritrovare nel bilancio quella elasticità che prima negavano che vi fosse. (*Rumori e conversazioni*)

**Presidente.** Facciano silenzio e smottano questi rumori! Se la Camera non ascolta gli oratori, a che pro tener la seduta?

Li prego, onorevoli colleghi! (*Pausa*)

**Saladini.** Invece quest'ordine del giorno si presenta con poche firme per varie ragioni. Vi sono

vari deputati interessatissimi in questa linea che sono impensieriti sul voto che debbono dare alle convenzioni, in modo da non ricordar più questo solenne impegno da essi preso. Vi sono altri i quali hanno pur voluto presentare un ordine del giorno, ma più mite del nostro, e in modo da non dover fare con noi causa comune, forse perchè ci considerano rei. (*Rumori — L'oratore alza la voce*) Forse perchè vogliono portare la politica anche dove non entra.

Vi sono altri infine i quali, giunti all'ultima ora, hanno creduto fosse più efficace fare la proposta sotto forma di articolo aggiuntivo. E quanto a questi io comincio dal dichiarare, a nome anche dei miei amici firmatari di quest'ordine del giorno, che ove essi credano di dover mantenere la loro proposta, noi ritireremo il nostro ordine del giorno e ci associeremo alla loro proposta.

L'alto interesse adunque che ha questa ferrovia direttissima Venezia-Roma richiederebbe uno svolgimento più ampio; ma sarebbe ora una ingenuità imperdonabile il voler parlare a lungo; sarebbe una semplicità adamitica credere tuttora all'efficacia di un discorso. Dura ancora in me lacrimevole il ricordo delle fatiche sostenute vanamente per l'Adriaco-Tiberina nel 1879, durante la discussione della costruzione delle nuove linee.

Mi limiterò adunque a brevi e rudi parole.

So bene che non la validità degli argomenti e delle ragioni, ma gli accordi prestabiliti in queste questioni valgono ad ottenere il successo; per lo meno bisognerebbe che io avessi l'autorità personale dell'onorevole Luzzatti il quale, unico quasi, novello Orfeo, giunse a trascinare seco le più salde colonne del Ministero. (*ilarità*)

È un dovere però fare almeno rimanere negli atti della Camera qualche cosa che dimostri come noi abbiamo chiesto di nuovo invano dopo sei anni ciò che Camera e Governo avevano riconosciuto di dover presto concedere; qualche cosa che dimostri come in una occasione così propizia a far trionfare una causa così vitale per gli interessi della nazione sia mancato ai più, non ostante le deliberazioni e le sollecitazioni di tanti corpi morali e di tante associazioni, sia mancato, dico, ai più il coraggio della lotta; qualche cosa infine che dimostri come l'Adriaco-Tiberina viva ancora e accenni a voler trionfare in un prossimo avvenire.

La Camera ed il Governo nel 1879 ebbero ampia misericordia per tutte le proposte di ferrovie, anche le più assurde; ma nessuna ne usarono all'Adriaco-Tiberina, che aveva la sola

colpa di addimostrarsi con evidenza la più utile di tutte. Ad essa però non mancarono belle parole e giudizi favorevoli e reiterate promesse.

A cominciare dal 1863 il distinto generale Menabrea, guardando la carta d'Italia indicava che una delle prime ferrovie a cui convenisse por mano era la linea che da Venezia, seguendo il meridiano, scende direttamente a Roma.

Nel 1878, nella sua elaboratissima relazione l'onorevole Morana giudicava essere questa ferrovia l'ideale del bello e dell'utile; e nel 1878 l'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiarava di essere compreso altamente della necessità di colmare questa lacuna nella parte orientale d'Italia.

Nel 1879 un ordine del giorno firmato da 50 deputati, svolto dall'onorevole Puccioni, e accettato dalla Camera, riconosceva necessario al completamento della rete ferroviaria un nuovo valico appenninico coordinato alla grande linea Adriaco-Tiberina.

Abbiamo l'opinione dell'onorevole Depretis, pure allora, nel 1879, presidente del Consiglio, il quale riconosceva quanta importanza avesse questa linea; e riconosceva che presto il Governo avrebbe dovuto studiarla.

Abbiamo il giudizio dell'onorevole Grimaldi, oggi ministro, allora relatore della famosa legge delle costruzioni ferroviarie, il quale riconfermava incontestabilmente l'importanza di questa linea.

Abbiamo il voto e la raccomandazione caldissima fatta con telegramma da Garibaldi nel 1879 per l'Adriaco-Tiberina.

Abbiamo il giudizio favorevolissimo del Senato, dato dal relatore Brioschi; e abbiamo infine un impegno solenne per quella linea, preso dinanzi al Senato stesso in nome del Governo dal ministro dei lavori pubblici, nella seduta 19 luglio 1879.

E qui chiederei all'onorevole ministro Genala, il quale l'altro dì ammirai, quando rispondendo ad un deputato si riscaldava per aver sentito mettere in dubbio le dichiarazioni fatte da un ministro a nome del Governo, chiederei che quello stesso calore addimostrasse oggi, per mantenere integro il valore delle dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici nel 1879.

Tralascio gli altri innumerevoli atti di petizioni, di deliberazioni, di ordini del giorno di corpi morali appartenenti alle quindici provincie interessate; mi giova ricordar di volo i congressi, nei quali con intervento numeroso di deputati e di senatori, si votarono ordini del giorno che hanno qualche importanza; ed accenno ai congressi tenuti nel maggio 1879 a Cesena, nel 20 marzo

1884 a Roma, nel 10 giugno 1884 a Perugia, nel 17 novembre a Venezia.

Furono votati allora ordini del giorno, ai quali si avrebbe dovuto dare ben altra energica risoluzione pratica in quest'Aula, che non questa di presentarsi disuniti a chiedere, senza la ferma intenzione di ottenere. Ma le stesse provincie, gli stessi comuni se si rivolsero allora a noi invocando la nostra azione, lo fecero costretti dall'impedimento che il Governo ha loro opposto. (*Rumori*)

Infatti il Ministero sa che le provincie hanno tentato di far da loro, costituendosi in consorzio, e chiedendo la concessione di questa linea, secondo un progetto tecnico ed una convenzione stipulata con una rispettabile ditta.

Il Ministero mosse tre obiezioni principali: non potersi concedere in quarta categoria una linea che ha i caratteri di prima; essere la spesa eccessiva; temere la concorrenza alle esistenti.

Ma il timore della concorrenza significa di per sè stesso la grande importanza della linea, e non è ammissibile che nel regolare il completamento della rete ferroviaria, si abbia a criterio la protezione di linee esistenti e di interessi delle Società che le esercitano. In quanto alla questione finanziaria, tutti sanno che essa può assomigliarsi ad una saracinesca, la quale si alza o si abbassa a seconda della opportunità di lasciare o no passare una spesa.

L'obiezione della quarta categoria potrebbe provare, tutt'al più, che lo Stato dovrebbe costruirla a suo carico e che le provincie sono comprese tanto della necessità di questa linea, da mostrarsi pronte a sostenere sacrifici.

Ma, oltre a questa obiezione di carattere generale, è bene sapere che si oppone una difficoltà tecnica; un voto recentissimo del Consiglio superiore dei lavori pubblici che non ammetterebbe il progetto presentato.

Quel voto tuttavia non può affatto menomare l'importanza oramai ammessa e riconosciuta della linea; tutto al più potrebbe indurre a modificare il progetto in talune parti, sebbene io sia convinto della possibilità e dell'esattezza di tutto il progetto, perchè redatto da competentissimo illustre tecnico e perchè composto di molti tronchi già tutti prima approvati dal Consiglio stesso dei lavori pubblici.

Il Consiglio, per la fretta di raggiungere il fine in quest'ultimo voto, ha dimenticato i suoi precedenti, ha dimenticato che aveva approvato i progetti che portano il nome dell'ingegnere Monti e dell'ingegnere Coletti,

È sperabile che dopo le risposte date a questo voto del Consiglio superiore da apposita Commissione tecnica, il Governo si indurrà a richiamare a nuovo esame il progetto. Ad ogni modo, se il Governo trascura, se il Governo dimentica, non dimenticano le popolazioni questo loro vitale interesse. Queste popolazioni non hanno mai cessato di chiedere, di reclamare questa linea; ed è deplorabile che a questi reclami, a queste istanze, non rispondano come dovrebbero tutti i rappresentanti, i quali assunsero l'impegno di difendere specialmente gl'interessi di queste popolazioni. Noi avremmo potuto ottenere questo giusto scopo, se compatti avessimo opposto la forza del numero a chi non vuole lasciarsi persuadere dalla forza delle ragioni.

Ma capisco perchè ciò non si sia fatto. Rammento ciò che si disse in un ultimo congresso su questo proposito da alcuni deputati: « Non si vogliono, non si sopportano mandati imperativi dalle popolazioni. » (*Rumori — Conversazioni*)

Un fiero senso di indipendenza e di dignità è dunque quello che ha spinto vari colleghi a non coalizzarsi con tenace insistenza per ottenere dal Governo questa costruzione.

Io apprezzerei questo fiero disdegno contro i mandati imperativi elettorali, se vedessi uguale fiera contro i mandati imperativi ministeriali...

Se fosse messo ai voti questo ordine del giorno, se fosse messa ai voti la proposta dell'articolo aggiuntivo, presentata da me e da altri colleghi, sono certo, che, dopo le dichiarazioni del ministro, vi voterebbero contro molti colleghi, anche di quelli che desidererebbero pur tanto che fosse accolto.

Quindi, io ed i miei amici, volendo evitare questo deplorabile spettacolo, lo ritiriamo, paghi di avere adempiuto ad un dovere; e colla speranza di non aver fatto cosa vana, almeno per il tempo avvenire. (*Benissimo! Bravo! a sinistra*)

**Presidente.** L'onorevole Biglia aveva chiesto di parlare sull'articolo 16, ma io non posso dargliene facoltà, perchè non è ancora in discussione l'articolo.

Viene ora, sempre seguendo lo stesso ordine di classificazione delle proposte, l'ordine del giorno degli onorevoli Faina Eugenio ed altri, il quale contiene lo stesso concetto svolto dall'onorevole Saladini:

« La Camera, confermando gli ordini del giorno 19 maggio 1879 relativi alla necessità di una diretta comunicazione ferroviaria tra Venezia e Roma,

invita il Governo a proporre gli opportuni provvedimenti.

« Faina Eugenio, Chinaglia, Romanin-Jacur, Pasolini, Franchetti, Dari. »

L'onorevole Eugenio Faina ha facoltà di parlare. (*Rumori e conversazioni*)

**Faina Eugenio.** Il discorso dell'onorevole Saladini, se ho ben inteso, era diviso in due parti: la prima si riferiva al contegno di alcuni colleghi, la seconda alla difesa in merito della linea stessa.

Per la seconda parte io non ho che da associarmi a quanto ha detto l'onorevole Saladini. Mi preme però di scagionare me e i miei amici dalle due accuse che ci ha rivolto nella prima parte. Egli ha detto: voi che appartenete alla maggioranza, non avete esercitato quell'azione energica ed efficace, la quale si sa in che cosa si risolve, e mediante la quale avreste potuto forse riuscire.

A questo proposito io non ho che da ricordare ciò che alcuni egregi colleghi, che siedono vicino all'onorevole Saladini, dissero al congresso di Venezia. Essi dichiararono che qualunque fosse stato il contegno del Ministero verso l'Adriaco-Tiberina nel disegno di legge che oggi si discute, essi non intendevano di subordinare il loro voto all'accettazione o alla reiezione di questa linea.

Questa dichiarazione fatta assai nettamente da alcuni onorevoli colleghi della parte opposta della Camera, fu da tutti riconosciuta giustissima; quindi non si può fare a noi addebito alcuno se a questa dichiarazione abbiamo conformato la nostra azione.

In quanto all'altra accusa che non ci siamo uniti neppure in un'azione concorde per presentare almeno un solo ordine del giorno, anzichè tre, risponderò all'onorevole Saladini che il suo ordine del giorno fu presentato per il primo senza che noi, io almeno, ne avessimo menomamente notizia. È naturale che, se un ordine del giorno si vuol concordare fra persone appartenenti a diversi lati della Camera, conviene prima prevenirle, intendersi, e formular la proposta in guisa tale che possa efficacemente e lealmente essere sottoscritta da tutti. Quando questo preventivamente non si è fatto, come accusare quelli che sono venuti dopo di averne presentato uno più conforme alla loro maniera di vedere?

Detto ciò per quello che concerne la questione, dirò, personale, passo a ciò che più direttamente si riferisce all'ordine del giorno da noi presen-

tato. Noi non abbiamo proposto un articolo aggiuntivo, come hanno fatto molti dei nostri colleghi, all'articolo 15 o al 16, perchè era noto fino ai banchi della Camera che l'onorevole ministro dei lavori pubblici avrebbe ripetuto la dichiarazione che fece ieri relativamente alle nuove costruzioni. Quindi il proporlo non avrebbe che fatto perder tempo alla Camera. Abbiamo limitato, come ha detto l'onorevole Saladini, a termini anche più modesti di quella sua e dei suoi amici la nostra proposta, e ne dico le ragioni.

Noi abbiamo prima di tutto ricordato gli ordini del giorno del 19 maggio 1879, perchè a torto o a ragione nelle nostre provincie è nato il dubbio che il Governo non intenda di rimanere nelle vedute in cui era allora relativamente alla utilità della linea Tiberina, ossia di una linea che riunisse direttamente Venezia a Roma. Questo dubbio è sorto dal voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici ricordato dall'onorevole preopinante. Si è creduto che quel voto significasse non avere l'Adriaco-Tiberina ragione di essere, attese le nuove costruzioni ferroviarie, le quali hanno abbreviata la distanza tra Venezia e Roma in confronto delle linee attuali. Io però non credo questo: e credo che quel dubbio non sia giustificato. Desidero però che esso venga tolto e che il Ministero dichiari, come spero dichiarerà, che nulla è innovato per ciò che concerne l'Adriaco-Tiberina e che lo *statu quo ante* non viene oggi menomamente alterato.

La seconda parte del nostro ordine del giorno invita il Governo a presentare gli opportuni provvedimenti; ed è naturale: noi non chiediamo neanche la presentazione di una legge a termine fisso. I provvedimenti ai quali noi accenniamo sono di due ordini: uno è la proposta di legge che comprende l'Adriatico-Tiberina fra le linee da costruirsi, la prima volta che si riaprirà il problema ferroviario per le nuove costruzioni; l'altro è che colla concessione di alcuni tronchi speciali, di quelli almeno che possano soddisfare ai bisogni più urgenti delle popolazioni, si faccia in guisa che questi tronchi possano un giorno venire uniti e costituire così la linea Adriaco-Tiberina, togliendo le difficoltà che si incontrano ora nel gran numero dei chilometri e nella forte spesa.

Nè credo che la cosa sia tecnicamente incompatibile, perchè quando siano costruite con savi criteri anche le linee di quarta categoria possono a tempo e luogo essere trasformate in linee di grande traffico, apportandovi i necessari miglioramenti.

Ristretto in questi termini, noi speriamo che il nostro ordine del giorno possa venire accettato dal Ministero, mentre non chiediamo nulla che sia contrario agli intendimenti da lui manifestati, e che non si possa ragionevolmente pretendere. È con questa fiducia che io non ho presentato alcuna aggiunta all'articolo 16, e non ho neppure raccomandato che venga concessa all'Umbria quella linea di massimo interesse che da Umbertide va a Perugia.

L'Umbria, con una popolazione di mezzo milione, con una superficie che si ragguaglia ad un trentesimo della superficie totale del regno, non ebbe dalla legge del 1879 nè un chilometro di prima, nè uno di seconda, nè uno di terza categoria. Di guisa che il beneficio dell'articolo 15, per la nostra provincia almeno, è roba che non ci tange. Abbiamo ottenuto appena qualche chilometro di quarta categoria in una linea che non è neanche veramente Umbra, perchè congiunge le provincie toscane colle Marche, e sfiora appena il lembo *nord* della nostra provincia: linea certo utilissima per quelle regioni, ma che nel tempo stesso svia il traffico e gli affari dell'alta valle del Tevere, dal loro centro naturale, Perugia, e dalla loro via naturale la valle del Tevere con obiettivo Roma.

Signori. Si parla di perequazione fondiaria, e sta bene; ma un poco di perequazione ferroviaria non farebbe male. Non è nella natura degli umbri di chiedere, o, se chiedono, non esigono; l'umbro essenzialmente agricoltore, è tranquillo e paziente, ma non mi pare che sia questa una ragione per trascurarlo troppo, e per farlo pentire di avere dimenticato il precetto evangelico: *Pulsate et aperietur vobis*. (Benissimo! a destra)

**Presidente.** Viene una terza proposta sul medesimo argomento degli onorevoli Pellegrini, Tecchio, Bernini, Simeoni, Parenzo, Squarcina, Tivaroni, Andolfato, Rinaldi P., Orsetti, per una aggiunta all'articolo 15.

Essa è del tenore seguente:

“ Entro tre anni dalla pubblicazione di questa legge, il Governo del Re dovrà presentare uno speciale disegno di legge per la sollecita costruzione della linea Adriaco-Tiberina, alla quale potranno venire coordinate altre fra le linee locali già iscritte, ma senza alterarne il carattere di linea di abbreviamento e di prima categoria. ”

Osservo però all'onorevole Pellegrini che questo argomento è già stato svolto dai due oratori che lo hanno preceduto. Mi pare quindi che non vi sia più ragione ad altro svolgimento.



**Pellegrini.** Essendo già stata da altri dimostrata la importanza di questa linea, certo ogni maggior dimostrazione in proposito sarebbe superflua in questo momento per le giuste impazienze della Camera. Tanto più che con la massima autorità fu giudicata la importanza della ferrovia Adriaco-Tiberina, in un ordine del giorno approvato così dalla Camera dei deputati come dal Senato. (*Rumori e conversazioni*)

L'Adriaco-Tiberina è in condizioni essenzialmente diverse da tutte le altre linee raccomandate. Per essa non trattasi di giudicare, ma di eseguire.

Ecco giustificato il perchè noi crediamo che sia il caso di affermare con un articolo di legge e non con la ripetizione di un ordine del giorno, la sollecita costruzione di questa linea, la quale ha per iscopo di riunire direttamente con Roma tante provincie d'Italia coordinandola colle linee locali; di dotare di una ferrovia una lunga e larghissima zona molto ubertosa che ne è priva del tutto; di porre una parte importantissima della Venezia nella stessa condizione, rapporto alla capitale, della parte occidentale d'Italia: di congiungere direttamente la capitale con i valichi alpini del Carso, della Pontebba, del Brennero, e speriamo presto con la valle del Brenta superiore, e quindi con Vienna, Praga, Monaco, ecc. Trattasi insomma di una linea di altissimo interesse militare, internazionale, commerciale, richiesta non meno dai riguardi dovuti al più gran porto dell'Adriatico e ad una città come Venezia, ma anche da molti e molto estesi interessi di tante provincie.

La nostra pretesa non è immoderata. Non imponiamo al Governo un modo determinato di ottemperare finalmente alle deliberazioni della Camera, prese oramai da sette anni.

Secondo la nostra proposta, il Governo dovrebbe, soltanto nel termine di tre anni, presentare in proposito un disegno di legge. Questa proposta è del tutto conforme all'articolo 34 della legge del 1879. Ciò che allora si fece per la direttissima Roma-Napoli, noi ora chiediamo che si ripeta per la Adriaco-Tiberina. Come e perchè potrebbe ora essere rifiutato quello che allora fu ammesso? La nuova direttissima Roma-Venezia, completerebbe la prima.

Quali le differenze?

La sola differenza si è, che nella Roma-Napoli l'abbreviazione massima sarebbe di 40 chilometri e di tre ore di viaggio; mentre qui si tratta di abbreviare la comunicazione di Roma con Venezia di 155 chilometri, i quali diventeranno 200 con

la Pontebba, finita la linea Mestre Portogruaro-Spilimbergo-Gemona: qui si tratta, ritenuta la velocità che si vuol dare per la Roma-Napoli, di ridurre a 8 ore un viaggio che ora richiede 17 ore, o 18; si tratta di rendere utile il primo porto dell'Adriatico, di rendere giustizia ad una parte importante e vitale del regno, i cui prodotti ricchissimi agricoli ed industriali, richiedono l'accesso ad importanti piazze di commercio, ai porti dell'Adriatico.

Finalmente qui si tratta di una grande questione militare. Dall'una parte le Alpi, dall'altra la capitale.

Io non vedo una ragione sola perchè il Ministero possa rifiutare il proposto articolo di legge. Anzi vi sono ragioni pure di convenienza per includere espressamente in questo disegno di legge la obbligatoria costruzione dell'Adriaco-Tiberina in un termine prestabilito. Imperocchè, trattandosi di una linea che fu chiamata l'ideale delle linee di accorciamento, che risparmia almeno 155 chilometri su 600, e che quindi toglierà ad altre linee gran parte del loro movimento odierno, è conveniente mettere innanzi ai contraenti delle convenzioni l'obbligo della costruzione di una tal linea durante il loro contratto; perchè dal silenzio questi contraenti non traggano poi argomento, se non di opposizione, di pretese ad indennità.

Questa via di abbreviamento dovrà essere in un modo o nell'altro fatta, perchè imposta da troppe ragioni di reale interesse nazionale ed internazionale. Ma non lasciamo più oltre tante popolazioni, buone, pazienti, e perciò meritevoli di maggiori riguardi, in una penosa incertezza. Esse non ebbero ferrovie locali perchè il loro territorio deve essere percorso dall'Adriaco-Tiberina e dovranno continuare in eterno ad aspettare questa, restando paghe di buone parole e di sonore promesse? Tutti otterranno le necessarie ferrovie, le utili, le superflue, e quelle nobili popolazioni del Veneto, della Romagna, delle Marche, dell'Umbria, del Lazio, saranno condannate a sentirsi sempre ripetere: faremo un'altra volta? Guardate, di grazia, la carta delle ferrovie italiane, confrontate altre zone con quella che si estende lungo il meridiano da Venezia a Roma, e giudicate.

Concludendo, dunque, mi pare che, sia in riguardo agli impegni già ripetutamente presi dal Governo, sia perchè questa nostra proposta non è che il complemento del concetto che dettò l'articolo 34 della legge del 1879, è debito del Governo fare buon viso all'articolo da noi proposto,

il quale lascia nelle sue mani piena libertà di scelta del modo e del tempo con cui attuare finalmente questa congiunzione diretta di Roma con Venezia.

**Presidente.** Segue ora un altro ordine del giorno, che è sottoscritto dagli onorevoli Spirito, Bonavoglia, Beneventani, Di Belmonte G., Patamia, Mazziotti M., Rocco P., Rocco M., De Blasio V., P. Dayala-Valva, E. Corrado, Falconi, Fortunato, Castelli, Maranca-Antinori, Alario, Mocatelli, Tondi, Serena, Serafini, Quarto di Belgioioso, Di Marzo, Del Balzo, Palitti, De Filippis, Lanzara, Teti, Fazio Enrico, Capozzi, Polvere, Riola, Plastino, Rinaldi A.

Esso è del tenore seguente:

“ La Camera, visto l'ordine del giorno, approvato nella tornata del 24 maggio 1879, invita il Governo a presentare una proposta di legge per la costruzione a spese dello Stato di una linea, la quale, partendo dalla Benevento-Ariano, per le valli dell'Ufita e del Sele, si congiunga nel modo più diretto alla Eboli-Potenza ed alla Eboli-Reggio, e completi in tal guisa la linea dorsale, nell'interesse precipuo della difesa dello Stato. „

Onorevole Spirito, ha facoltà di parlare per dire se mantenga o ritiri questa sua proposta; però io la prego di essere conciso, perchè la Camera è impaziente.

**Spirito.** Dirò due parole soltanto, ma queste due parole desidererei fossero ascoltate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

*(Alcuni deputati conversano coll'onorevole ministro dei lavori pubblici.)*

**Presidente.** Sentano, signori deputati, quando desiderano conversare con gli onorevoli ministri, scelgano qualche altro momento. *(Bene! Bravo!)*

**Spirito.** Dopo le dichiarazioni esplicite e categoriche fatte ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, non sarebbe serio e neanche possibile svolgere largamente, come lo meriterebbe, il mio ordine del giorno. Amo meglio quindi di ritirarlo. *(Bene! Bravo!)* Lieto di questo compiacimento della Camera *(ilarità)* voglio almeno sperare che essa mi vorrà dare il compenso di ascoltarmi per due minuti soltanto. *(Rumori e Conversazioni)*

Io potrei invertire questo mio ordine del giorno in una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici; e potrei anche non farlo, quando egli fino da ora mi desse una rassicurata risposta.

Il mio ordine del giorno si riferiva ad altro ordine del giorno approvato dalla Camera nel 24 maggio 1879, in occasione della discussione della

legge ferroviaria. Con quell'ordine del giorno proposto dall'onorevole Marselli, accettato dal Governo e approvato dalla Camera, si invitava il Governo a fare degli studi per congiungere la Benevento-Ariano alla Eboli-Potenza. Sono passati 6 anni, e questi studi non si sono fatti ancora, o per meglio dire si sono fatti per una parte soltanto, ma per accidentalità. Nello studiarsi il tracciato che convenisse tra Avellino e la Fiumara d'Atella, è stato studiato anche il tracciato per la valle dell'Ufita e del Sele, e questo tracciato è quello che deve servire in gran parte alla linea tra Benevento e l'Eboli-Potenza che è la linea che io propugno dopo che la Camera l'ha votata.

Ora intende l'onorevole ministro dei lavori pubblici, intende il Governo del Re di dare soddisfazione a questo voto della Camera? E poichè gli studi sono già fatti in buona parte, intende egli di compierli; e quando saranno compiuti venire alla Camera coi provvedimenti che saranno del caso? Se egli mi risponde di sì, come io debbo ritenere, mi sarà risparmiato di convertire in una interrogazione questo mio ordine del giorno, che dichiaro ancora una volta di ritirare.

**Presidente.** Ora viene l'ordine del giorno dell'onorevole Sineo, Chiapusso e Vayra.

Ne do lettura:

“ La Camera invita il Governo a presentare una proposta di legge per il compimento della linea Torino-Savona mediante la costruzione del tronco Torino-Carignano-Savona. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sineo.

**Sineo.** Dichiaro, anche a nome degli altri sottoscrittori, di ritirare l'ordine del giorno da nei presentato, perchè apprezzo le ragioni che inducono il ministro dei lavori pubblici a non pronunziarsi in questa discussione intorno alla costruzione delle singole nuove linee domandate, ed anche perchè traggo fede dalle stesse dichiarazioni dell'onorevole ministro ch'egli prenderà in sollecito esame la nostra proposta, e riconoscerà tutta l'urgenza ed importanza di una costruzione che, di poca spesa, senza difficoltà, per pochi chilometri, tende a rendere autonomo ed indipendente il servizio della ferrovia da Torino a Savona e ad ovviare a molteplici lamentati inconvenienti. *(Rumori e conversazioni)*

Mi limiterò perciò a ricordare al Governo gli antichi impegni che esistono in proposito sino dal 1857; quando, in occasione della discussione delle ferrovie Ligure, si espresse per la prima volta nella Camera subalpina il voto di una ferrovia che congiungesse Torino a Savona, additavasi

nell'ordine del giorno che il congiungimento di Torino al porto di Savona doveva aver luogo per Carignano, Carmagnola, Brà e la Valle del Tanaro. In omaggio a questa deliberazione il progetto dell'illustre ingegnere Peyron comprendeva l'intera linea.

Ma questo progetto non ebbe la sua completa esecuzione, essendosi, per un malinteso risparmio di tempo e di spesa, voluto provvisoriamente approfittare di alcuni tratti sulle linee già esistenti Torino-Cuneo e Cavallermaggiore-Alessandria. (*Continuano i rumori*) La sospensione però non era una rinunzia.

La necessità di queste linee è dimostrata anche dall'aumento del traffico che si verifica sulla linea di Savona e tanto più si verificherà quando saranno attuate quelle migliorie che renderanno la potenzialità della linea più corrispondente alla potenzialità del porto di Savona, quando cioè Savona potrà godere di una potenzialità terrestre che equivalga alla sua potenzialità marittima.

Colla costruzione del tronco Torino-Carignano-Carmagnola che importa a sua volta la costruzione di un nuovo ponte sul Po, si assicurerebbe il servizio ferroviario per ogni evenienza ed in tutte le direzioni. Ed intanto si sodisfarebbero i voti di industri popolazioni, le quali, benchè prossime a Torino ed in mezzo alla gran rete ferroviaria del Piemonte, pur tuttavia non godono ancora dei benefizi della ferrovia, ai quali acquistarono diritto fin dall'epoca in cui si mise mano alla costruzione della ferrovia di Savona, per i sacrifici fatti e le promesse avute. Obbedendo a questi impegni il Governo avrà certamente l'approvazione della Camera, che vi scorgerà un'atto di utilità generale pel paese e di benefica e vera giustizia per benemerite popolazioni.

**Presidente.** Altre proposte potrebbero trovare posto tra quelle di primo ordine, cioè tra quelle che mirano alla costruzione di linee di 1<sup>a</sup> categoria.

Intanto domando alla Commissione se il suo ordine del giorno si riferisca alle ferrovie di 4<sup>a</sup> categoria contemplate nell'articolo 16 o piuttosto alle ferrovie che sarebbero comprese nell'articolo 15.

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*). L'ordine del giorno della Commissione presentato nella sua relazione si riferiva a ferrovie di carattere militare alle quali si riferiva la legge del luglio del 1882.

Allo stato però delle cose, dopo le dichiarazioni del ministro, la Commissione non insiste in quest'ordine del giorno, ma si riserva di presentare

alla Camera una risoluzione di carattere complessivo.

**Presidente.** Dunque non insiste.

L'onorevole Alimena ha presentato il seguente ordine del giorno:

“ Il sottoscritto invita il Governo del Re a presentare una proposta di legge per l'approvazione di quelle linee ferroviarie che, non comprese nella legge 29 luglio 1879, n. 5002, furono tuttavia segnalate e raccomandate come *necessarie* nello interesse militare. ”

Lo mantiene, onorevole Alimena?

**Alimena.** Sì, lo mantengo.

**Presidente.** Allora le do facoltà di svolgerlo.

(*Rumori e conversazioni*)

**Alimena.** Onorevoli colleghi, invoco per pochi istanti la vostra benevolenza. E poichè, giunta a questo punto la discussione, la Camera si mostra impaziente di venire al voto, ed è agitata dall'ansia dei grandi momenti, io seguirò l'esempio degli oratori che mi hanno preceduto, e se non potrò, come molti di essi, rinunciare interamente alla mia proposta, rinunzierò all'ampio svolgimento cui avrebbe dovuto dar luogo la sua importanza, e mi restringerò a chiarirne il concetto ed a segnalare le principali ragioni che debbono raccomandarla alla considerazione della Camera e del Governo.

E mi affretto a dire che il tema del mio ordine del giorno non solo si discosta dal concetto della Commissione intorno alla costruzione delle ferrovie necessarie alla difesa dello Stato, ma è una conseguenza delle sue proposte. Ed invero, la Commissione, dopo aver considerata la grande importanza delle ferrovie per la guerra, il conto grandissimo in cui tutti gli Stati tengono, nell'assetto definitivo delle loro reti ferroviarie, la ragione strategica, l'insufficienza delle nostre linee a questo riguardo, la nostra inferiorità rispetto alle altre potenze; inferiorità che ha sempre preoccupato scrittori, Commissioni parlamentari, oratori, così in questo come nell'altro ramo del Parlamento, conchiude esser necessario che le linee richieste dalla difesa dello Stato si portino a compimento ed al più presto possibile.

Ora io osservo che i provvedimenti ch'essa propone sono insufficienti a questo scopo, perchè si restringono alla sollecita costruzione delle ferrovie prevedute dalla legge del 1879. Ma la legge del 1879, io domando alla Commissione, alla Camera, al Governo, provvede a tutte le linee necessarie alla difesa dello Stato? Evidentemente no, o signori. La legge del 1879 non provvede

alla completa difesa del nostro territorio. Un lavoro che indicasse tutte le linee richieste dalla difesa dello Stato allora non fu fatto. Quindi sia per questa ragione, sia per la mancanza di studi completi che permettessero un giudizio esatto sulle linee di vera importanza militare, quella legge non può dirsi, a questo riguardo, nè completa, nè perfetta.

Molte linee importanti furono trascurate, molte furono omesse. Quindi la necessità delle leggi del 1881 e del 1882.

Ma vi è di più. Il ministro della guerra, assistito da corpi competenti, formava un elenco nel quale segnalava ben 17 linee come riconosciute necessarie alla difesa nazionale, e che non erano state comprese nella legge del 1879.

La Commissione che riferiva sul disegno di legge del 1882, riconosciuta l'importanza dell'alleghato presentato dal ministro della guerra, introduceva in quella legge l'articolo 10 nello scopo di far studiare queste nuove linee di grande importanza militare. Chi dunque vuole la difesa dello Stato, non deve, non può arrestarsi alla legge del 1879.

Nè in quest'Aula si è portato diverso giudizio. Chè in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici del 1883 l'onorevole Basteris domandava se il problema arduo del completo assetto delle nostre reti ferroviarie in rapporto a bisogni militari era stato studiato. E l'onorevole Marselli in un notevole e splendido discorso passava in rassegna le linee trascurate od omesse dalla legge del 1879, e tra le altre notava la Lagonegro-Castrovillari e con la sua grande competenza diceva alla Camera: "Noi con la ferrovia interna vertebrale ci siamo arrestati a Lagonegro. Abbiamo detto ch'è necessario mantenere le comunicazioni del continente con le Isole quanto più si può. Ora quanto più noi andremo con la ferrovia verso il mezzogiorno della Calabria, tanto più diminuirà la zona, diciam così, esposta al nemico tra la parte meridionale della Calabria e di Messina. Il prolungamento di questa linea è una necessità economica e militare.

Ma, o signori, io voglio aggiungere che questa ferrovia Lagonegro-Castrovillari fu riconosciuta necessaria fin dal 1879. Allora si disse che le strade ferrate, nelle quali più emerge il carattere militare, sono quelle che più riescono alla mobilitazione ed all'adunata dell'esercito, e che a questo scopo provvedono le linee longitudinali, le quali servono pure al più attivo scambio della vita economica della nazione.

Quindi si comprese la necessità di avere nello

interno della penisola due linee longitudinali, le quali giunte al parallelo della Potentina avrebbero dovuto trovare un prolungamento interno fino a raggiungere la ferrovia Spazzano-Cosenza.

Ma giunta a Feggiano si fermò. Quindi la ferrovia Lagonegro-Castrovillari, non è una proposta di linea nuova, ma è la continuazione di una linea già votata dal Parlamento.

Nè la sua importanza economica è minore della sua importanza militare.

Attraversa moltissimi paesi dove vi è ricca potenza d'industria, grande preparazione economica, infiniti prodotti che per mancanza di viabilità non possono creare una fonte di ricchezza nazionale. Ma delle condizioni di quelle dimenticate contrade ne parleremo a tempo più favorevole.

Non posso però astenermi dal richiamare l'attenzione della Camera sopra quest'altra considerazione. Quando sarà compiuta la Eboli-Reggio, senza questa linea interna, avremo sino alla Sicilia due linee littoranee, cioè quelle linee che sono le meno buone nei rapporti commerciali, perchè uniscono quelle che da secoli ed a miglior buon mercato è già congiunto dal mare, e nei rapporti militari perchè esposte alle offese. Sino a quando mancherà questa linea interna, persuadiamoci che mancherà la vera linea militare che da Roma procede garantita e coperta sino a Reggio.

Ma per questa linea vi è qualche cosa che riguarda voi, onorevole ministro. Discutendosi il bilancio dei lavori pubblici nello scorso anno, il mio amico onorevole Miceli richiamava su questa linea la vostra attenzione. E l'onorevole Lacava ch'era relatore del bilancio ricordava che gli studi erano ultimati e che gli studi delle ferrovie non si fanno per amore dell'arte o per euritmia estetica e che ormai era necessario un disegno di legge perchè questa linea fosse approvata dal Parlamento. E voi, onorevole Genala, rispondeste che si sarebbero presi i provvedimenti necessari affinché gli studi non fossero rimasti meri studi, ma si fossero tradotti in un fatto compiuto.

Dopo ciò non debbo dire altro. Debbo ringraziare la Camera della benevolenza accordatami, quantunque io abbia parlato con brevità maggiore di quello che aveva promesso, e concludere che la difesa dello Stato è difesa della sua prosperità, perchè base del benessere è la sicurezza dell'essere. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Anche l'onorevole Pozzolini ha presentato un ordine del giorno riguardante le linee militari.

Ma mi par si riferisca alle linee di quarta ca-

tegoria, per la qual cosa trova la sua sede nell'articolo 16.

È vero, onorevole Pozzolini?

**Pozzolini.** Mi riservo di parlare all'articolo 16.

**Presidente.** Sta bene.

Gli onorevoli Lacava e Mordini hanno presentato una proposta aggiuntiva all'articolo 16. Ma siccome quest'ordine del giorno, come quello dell'onorevole Alimena, concerne lo stesso argomento della ferrovia Lagonegro-Castrovillari, e siccome questo ordine del giorno accenna a ferrovie di prima categoria, così può svolgersi ora.

**Lacava.** Se l'onorevole presidente mi permette di parlare, io non abuserò della pazienza della Camera più di 4 minuti, per isvolgere la mia proposta aggiuntiva.

**Presidente.** Purchè mantenga la promessa. (*Siride*)

La proposta aggiuntiva presentata dall'onorevole Lacava unitamente all'onorevole Mordini è la seguente:

“ Il Governo del Re, entro due anni, presenterà i provvedimenti necessari per la costruzione di quelle nuove ferrovie che per l'interesse militare, come la linea Lagonegro-Castrovillari, e la Lucca-Modena, o per l'entità della spesa, non saranno comprese nei mille chilometri di 4ª categoria di cui nel presente articolo. „

L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

**Lacava.** La proposta che l'onorevole mio amico Mordini ed io abbiamo presentato riguarda le due strade ferrate di interesse eminentemente militare, le quali non riescono nuove alla Camera poichè furono previste nell'articolo 10 della legge del 5 luglio 1882.

Tra le strade ferrate da quell'articolo previste ed espressamente designate in un allegato annesso alla relazione della Commissione su quella legge sono la linea Lagonegro-Castrovillari e la Lucca-Modena. Di queste poi la Camera si è occupata più volte; ed io non ho bisogno di ricordarvene le discussioni nelle quali furono rilevate le ragioni militari che le suffragano, perchè troppo mi dilungherei. D'altra parte, quanto dico, attestano i discorsi degli onorevoli Marselli, Pozzolini, Gandolfi, Araldi e di due altri che furono nostri colleghi, onorevole Bertolè-Viale e Mocenni, tanto per la Lucca-Modena, quanto per la Lagonegro-Castrovillari. (*Parecchi deputati stanno nell'emiciclo. — Conversazioni animate*)

**Presidente.** Facciano silenzio, e prendano i loro posti, onorevoli colleghi.

**Lacava.** Ho presto finito. Chiedo un altro poco d'indulgenza, poichè non intendo abusare della vostra pazienza.

La Lagonegro-Castrovillari, di cui testè vi ha pure parlato l'onorevole Alimena, è, io diceva, di interesse eminentemente militare, poichè compie la linea militare dorsale peninsulare; e fu così riconosciuta nella citata legge del 1882 e prima ancora nella relazione di quella del 1879. È dessa anche di interesse commerciale, poichè unisce le linee del Jonio alla Eboli-Reggio, il golfo di Taranto al golfo di Maratea, ed attraversa una grande regione della Calabria e della Basilicata, che finora non ha alcun beneficio di strade ferrate.

La linea Lucca-Modena fu ugualmente e più volte, come vi diceva, dimostrato in questa Camera essere di interesse supremamente militare, essendo anche la linea mediana tra la Porrettana e la Parma-Spezia; ma è anche di un grande interesse commerciale, poichè unisce le due città di Modena e di Lucca, e, quando fosse compiuta, potrebbe con una breve diramazione unirsi anche a Reggio di Emilia. Essa serve a circa mezzo milione di abitanti, ed interessa direttamente quattro provincie: Lucca, Modena, Reggio di Emilia e Parma. La Lucca-Modena, appare della lunghezza di 149 chilometri ma, se lesi tolgono 62 chilometri di percorrenza comune con la linea Aulla-Lucca e 18 chilometri della linea Sassuolo-Modena, si riduce tutta la strada da costruire a soli chilometri 69.

Ma ricordandomi della promessa fatta, non mi estendo di più a ragionare di queste due linee; e mi appello a quanto mi disse il ministro dei lavori pubblici l'onorevole mio amico Genala, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici dell'anno scorso, cioè che le strade ferrate si studiano non per poesia o per estetica, ma bensì per essere, dopo studiate costruite. Ora, tanto la linea Lagonegro-Castrovillari, quanto la Lucca-Modena, sono state studiate dal Ministero dei lavori pubblici per iniziativa e proposta del Ministero della guerra. Gli studi di esse sono compiuti o quasi, e credo anche il Consiglio dei lavori pubblici abbia emesso i suoi pareri. Si aspetta dunque che siano costruite.

Io non aggiungo altro, sicuro che queste due linee saranno comprese in quel disegno di legge promesso giusta le dichiarazioni state fatte ieri alla Camera dall'onorevole ministro.

**Presidente.** Viene ora un ordine del giorno dell'onorevole Zanolini.

Ne do lettura,

“ La Camera invita il Governo a comprendere fra le ferrovie d'interesse militare da costruirsi la linea direttissima Bologna-Roma, secondo il progetto presentato al Ministero dei lavori pubblici. ”

Onorevole Zanolini, ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno. (*Rumori e conversazioni*)

**Zanolini.** Già in altra occasione, quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, io ho richiamato l'attenzione del Governo e della Camera sopra questa ferrovia, la quale è di grande interesse militare e commerciale, ed è vivamente considerata dalle popolazioni dell' Emilia. Non istarò in questa occasione a ripetere quello che dissi allora, ma io sento il dovere di ricordare di nuovo questa ferrovia, tanto più che non è compresa fra le linee d'interesse militare citate e raccomandate dagli onorevoli colleghi che hanno parlato prima di me.

La ragione di questa omissione è da attribuirsi senza dubbio a ciò, che lo studio della linea di cui parlo è di recente data e poco conosciuto.

Gli studi di questa ferrovia detta direttissima Bologna-Roma sono già stati sottomessi al Ministero dei lavori pubblici ed al Ministero della guerra: e lo stato maggiore particolarmente l'ha riconosciuta di grande utilità e l'ha posta fra quelle che dovrebbero essere costruite per prime in vista dei vantaggi che presenta per la difesa di Bologna e per facilitare la mobilitazione dell'esercito.

Ma non potendo in questo momento entrare in maggiori svolgimenti, noterò soltanto che anche sotto il punto di vista commerciale la linea ch'io raccomando è della massima importanza, attesochè essa risparmia nella percorrenza da Bologna a Roma 65 chilometri in confronto della linea Porrettana e 90 chilometri in paragone della linea di Falconara.

In questa lunga discussione si è parlato più volte dei provvedimenti necessari per facilitare il traffico ferroviario, come, per esempio, il servizio cumulativo, le tariffe differenziali, ecc.; ma nessuno di questi provvedimenti senza dubbio sarà tanto utile quanto l'abbreviamento delle percorrenze. Nel caso di cui parlo tutto il traffico dell'Italia meridionale e centrale col valico alpino del Brennero ne risentirebbe grandi vantaggi. Onde io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici e quello della guerra vorranno tener presenti queste mie raccomandazioni.

**Presidente.** Dunque, onorevole Zanolini, Ella ritira il suo ordine del giorno?

**Zanolini.** Lo ritiro.

**Presidente.** Ora vengono gli ordini del giorno presentati dall'onorevole Vayra.

Il primo è questo:

“ La Camera, ritenuta la utilità ed importanza strategica d'una linea che valga ad unire più direttamente la provincia di Cuneo a quella d'Alessandria, invita il Governo a presentare apposito disegno di legge, per la costruzione a spese dello Stato di una linea Cuneo-Bene-Vagienna-Alba, giusta le dimande già esistenti presso il Ministero dei lavori pubblici. ”

L'altro ordine del giorno è il seguente:

“ Considerata la convenienza massima di una linea direttissima tra Torino-Savona per Alba e Cortemiglia, anche quale complemento della chiesta ferrovia Prealpina, invita il Governo a presentare apposita proposta di legge per la sua costruzione a spese dello Stato. ”

Onorevole Vayra, mantiene o no questi suoi ordini del giorno?

**Vayra.** Le dichiarazioni fatte nella seduta di ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici furono talmente esplicite da non permettermi di insistere nello svolgimento degli ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

La lealtà del Governo mi affida che esse non saranno yane promesse, ma che riconosciuta la importanza e giustizia delle mie proposte verranno al più presto possibile tradotte in fatto.

Prendendo quindi atto di tali promesse, dichiaro di ritirare i miei ordini del giorno.

**Presidente.** Così rimane esaurito lo svolgimento di tutte le proposte che si riferiscono all'articolo 15.

È stata mantenuta una proposta dell'onorevole Compans pel proseguimento della linea Ivrea-Aosta fino a Courmayeur, quindi la proposta dell'onorevole Favale per una ferrovia tra Santhià-Borgomanero-Sesto Calende a spese dello Stato; quindi la proposta dell'onorevole De Renzis per una ferrovia Aversa-Roma; poi una proposta degli onorevoli Pellegrini ed altri per la ferrovia Adriaco-Tiberina alla quale si riferiscono pure i due ordini del giorno, l'uno dell'onorevole Saladini, l'altro dell'onorevole Faina Eugenio; poi la proposta dell'onorevole Alimena che si riferisce alle ferrovie d'interesse militare, come pure la proposta degli onorevoli Lacava e Mordini relativa alle ferrovie Modena-Lucca e Lagonegro-Castrovillari, e nessun'altra.

Ora prego il Governo e la Commissione di esprimere il loro avviso su queste proposte.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Ho già dichiarato nella seduta di ieri quali siano gli intendimenti del Governo, così circa le nuove domande di strade ferrate di 1ª 2ª e 3ª categoria, come intorno alle linee da costruirsi coi nuovi mille chilometri di 4ª categoria, quando la Camera li approvasse.

Essendosi finora la discussione limitata alla prima questione, io non posso che ripetere a nome del Governo le dichiarazioni fatte ieri. Il Governo prenderà in attenta considerazione e studierà colla massima benevolenza tutte le linee che gli onorevoli nostri colleghi hanno patrocinato in questa discussione. E poichè, come ieri avvertii, ve ne sono anche altre domandate da consorzi di provincie e comuni, o direttamente da concessionari, o consigliate da ordini del giorno della Camera, o comprese in articoli di legge con obbligo al Governo di ordinare gli studi (come, ad esempio, per quelle degli articoli 10 e 11 della legge del 1882), le comprenderemo tutte nei nostri studi.

Ma ora però è impossibile che il Governo possa menomamente giudicare nè del valore assoluto, nè della importanza relativa di tante e così diverse strade. Nè potrebbe esprimere una opinione sulle linee oggi proposte e difese da nostri onorevoli colleghi senza tenere discorso anche delle altre che in questa discussione non sono state ricordate. Il Governo non ha ancora sufficienti elementi per poter formarsi un esatto concetto sulla importanza di ciascuna linea e rispondere adeguatamente e prendere impegni positivi. Il solo impegno che il Governo prende è quello di studiare e considerare tutte le proposte che vennero fatte, e di presentare analoghi provvedimenti legislativi quando dovesse riconoscere che le strade, di cui si è tenuta parola o è stata fatta domanda, non possono entrare, o per il loro carattere o per altre ragioni, nei 1000 chilometri di quarta categoria che sono proposti dalla Commissione con questa legge. Ed allora la Camera avrà occasione di vedere e giudicare se l'opera del Governo sia stata adeguata all'importanza economica delle strade e corrispondente alle necessità dell'assetto ferroviario del regno. Ripetendo questa dichiarazione da me già fatta ieri, prego di nuovo gli onorevoli deputati che hanno patrocinato con calore nuove proposte, come ha fatto l'onorevole De Renzis per la Telesse-Cajanello, e per altre gli onorevoli Saladini, Faina, Compans, Trompeo, Frola, Alimena, Lacava ed altri, li prego, ripeto, di ritirare i loro

ordini del giorno e le loro proposte, che il Governo non potrebbe assolutamente in nessuna maniera accettare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*) Anche la Commissione rivolge preghiera agli onorevoli colleghi, che hanno fatto proposte di nuove linee, di non voler insistere e pregiudicare gli interessi che essi vogliono sostenere colle loro proposte.

La Commissione anch'essa aveva presentato un ordine del giorno per alcune linee d'interesse militare, di cui si parla nella legge del 1882, ma dopo le dichiarazioni del Governo, il quale ha preso nella dovuta considerazione tanto le linee militari accennate nella legge del 1882, quanto le altre linee militari, che sono state oggi sostenute dall'onorevole Lacava, come tutte le altre che possono interessare la difesa generale dello Stato, avendo il Governo dichiarato i suoi intendimenti circa le altre linee d'interesse economico, avendo promesso i provvedimenti legislativi opportuni, la Commissione presenta il seguente ordine del giorno:

“ La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo in ordine alle nuove costruzioni, passa all'ordine del giorno. ”

La Commissione prega l'onorevole Lacava di voler ritirare la sua proposta, e rinnova la sua preghiera a tutti gli altri proponenti di non voler insistere, perchè la loro insistenza potrebbe, ripeto, pregiudicare le linee che essi vogliono sostenere.

**Presidente.** Ora interpellero i diversi proponenti se intendano ritirare le loro proposte.

Onorevole Favale, mantiene o ritira la sua proposta?

**Favale.** Mi permetterò soltanto di far osservare che la mia proposta implica una linea che era stata promessa dal Governo, quando fosse venuta la prima legge per nuove costruzioni. Mi pareva che la promessa fosse scaduta, ma io ritiro egualmente la mia proposta, perchè si possa giudicare quale valore abbiano le promesse ministeriali quando è venuto il momento di mantenerle.

**Presidente.** Onorevole De Renzis, mantiene o ritira la sua proposta?

**De Renzis.** La ritiro dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, che suonano una benevola promessa, e per il contegno della Camera, che non mi lascia speranza di combattimento e di vittoria.

**Presidente.** Onorevole Pellegrini, Ella ha un'aggiunta alla quale va pure unito l'ordine del giorno dell'onorevole Saladini e quello dell'onorevole Faina.

Ritira la sua proposta?

**Pellegrini.** Nella speranza che quando il Governo esaminerà questa nostra proposta riconoscerà tutte le ragioni per le quali merita particolari riguardi e deve essere preferita a tutte le altre, la ritiro.

**Presidente.** L'onorevole Saladini è presente?

*Voci.* Non è presente.

**Presidente.** L'onorevole Faina E. mantiene o ritira la sua proposta?

**Faina.** Prendendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, che il voto del Consiglio superiore non ha impegnato il Governo, la ritiro.

**Presidente.** Sta bene.

Onorevole Alimena, mantiene o ritira la sua proposta?

**Alimena.** Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, la ritiro.

**Presidente.** Gli onorevoli Lacava e Mordini mantengono o ritirano la loro proposta?

**Lacava.** Nella speranza che presto venga presentato il disegno di legge che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha promesso alla Camera, ritiro la mia proposta firmata anche dall'onorevole Mordini, accettando così l'invito dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e quello del presidente della Commissione.

**Presidente.** Allora rimane la sola proposta dell'onorevole Compans relativa alla ferrovia Aosta-Cormayeur.

Onorevole Compans, mantiene o ritira questa proposta?

**Compans.** Non la ritiro.

**Presidente.** Sta bene.

Dunque rimane la proposta dell'onorevole Compans; e rimane la proposta dell'onorevole Saladini, che non è presente per dichiarare se la mantenga o la ritiri. La Commissione poi propone quest'ordine del giorno:

“ La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo in ordine alle costruzioni di nuove linee, passa all'ordine del giorno. ”

Pongo quindi a partito quest'ordine del giorno della Commissione che ha la precedenza su tutte le proposte mantenute e relative alle linee di prima, seconda e terza categoria.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(È approvata.)

Cadono perciò tutte le altre proposte.

Darò ora lettura dell'articolo 16 (diventato 20) della Commissione:

“ In aggiunta ai 1530 chilometri, di cui all'ar-

ticolo 10 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), è autorizzata la costruzione di altri mille chilometri di ferrovie secondarie di 4ª categoria e la conseguente spesa di 80 milioni, alle condizioni di riparto di cui all'articolo 11 della predetta legge del 1879 e all'articolo 15 della presente legge.

“ Il pagamento di tale somma verrà fatto in due esercizi finanziari a cominciare dall'undecimo anno dall'attuazione della presente legge. ”

**Curioni, relatore.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Curioni, relatore.** Io faccio osservare che in quest'articolo 20 (prima 16), bisogna apportare una modificazione derivante dalla entità del contributo stato stabilito nell'articolo 18 (prima 15). Dove si dice che la spesa sarà di 80 milioni, bisogna mettere 90 milioni.

Un'altra modificazione deve farsi all'articolo in discussione e cioè sostituire “ articolo 18 ” ad “ articolo 15. ”

Non ho altro a dire.

**Presidente.** Dunque procederemo alla discussione dell'articolo 16, al quale si connettono molte proposte.

Debbo però avvertire gli onorevoli deputati che hanno presentato proposte a tenere in considerazione le dichiarazioni del Governo, ed il desiderio di venire, se è possibile, stassera ai voti; quindi pregherei tutti gli oratori di essere concisi acciò che si possa raggiungere l'intento; è già la sessantacinquesima seduta consacrata a questo argomento!

Come primo iscritto, do facoltà di parlare all'onorevole Massabò. (*Rumori e conversazioni*)

Facciano silenzio, altrimenti leverò la seduta.

**Massabò.** La responsabilità che ho nella genesi dell'articolo 16, trovandomi nel novero di coloro che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici hanno insistentemente domandato questa nuova concessione dei mille chilometri, mi impone il dovere di chiedere alcuni schiarimenti in quella parte in cui l'articolo si presenta oscuro, e di proporre alcune aggiunte in quella parte in cui l'articolo si presenta monco e difettoso.

A parer mio, l'articolo 16 del progetto della Commissione riesce oscuro in quanto stabilisce la somma di 90 milioni per la spesa di soli mille chilometri: imperocchè questo preventivo non è in armonia con quanto dispone l'articolo 11 della legge 29 luglio 1879, il quale, fissando il concorso a carico degli enti interessati in ragione di 4 decimi per le linee fino alle 80,000 lire a chilome-



tro, di 3 decimi sulle successive 70,000 lire e di un decimo sulle rimanenti somme, presuppone anche per queste linee un costo chilometrico che può superare le lire 150,000.

Ora invece col nuovo concetto che è adombrato nell'articolo 16 precitato si verrebbe a ridurre il costo chilometrico alla cifra di 100,000 lire per chilometro, quivi compresa la quota a carico degli enti locali.

Domando quindi alla Commissione, che ha la paternità dell'articolo, ed all'onorevole ministro se questa somma segnerà il *maximum* della somma da stanziarsi, ovvero se essa è indicata in via approssimativa, ed a calcolo, come ho ragion di credere, non potendo supporre che si voglia fare uno strappo alla legge organica del 1879 a danno degli enti interessati, che pure si vollero favorire colla fatta concessione.

Premessa questa domanda di chiarimento, mi corre debito di segnalare la lacuna che si lamenta nel proposto articolo, in cui non sono indicati i criteri che debbono servire di guida per la classificazione o meglio per la distribuzione di questi 1000 chilometri.

E a chi mi obiettasse che in proposito provvede l'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, il quale determina la procedura a seguirsi per riscontrare se le singole linee progettate riuniscono i caratteri della pubblica utilità, mi sarebbe agevole il rispondere che se questa procedura amministrativa può bastare per statuire sull'utilità di una linea, di per sé sola considerata, torna insufficiente nel caso speciale in cui ci troviamo, in presenza di molte linee che tutte domandano d'essere classificate e che eccedono di gran lunga ed assorbono i mille chilometri proposti.

Nel concorso di queste speciali circostanze è giocoforza scendere ad un esame comparativo, ad un raffronto fra le diverse linee che si disputano il campo.

Di qui la necessità evidente di prestabilire i criteri che devono servir di guida per potere scegliere con piena cognizione di causa e con giustizia in mezzo alla valanga di domande che sbucarono fuori, come per incanto, all'annuncio dei suddetti mille chilometri.

Questa necessità è stata riconosciuta dall'onorevole ministro nella seduta del 20 maggio 1884, allorchè egli ebbe ad occuparsi dell'ordine del giorno che in quella circostanza ho avuto l'onore di svolgere, e che è stato, mi sia lecito rammentarlo con compiacenza, il germe fecondatore dell'odierna proposta.

Per sopperire a questa lacuna io, d'accordo con

altri egregi colleghi, fra cui piacemi citare gli onorevoli Berio, Cerulli, De Riseis, Scarselli, Oddone, Costantini, Borelli, Buttini, Visocchi, De Renzis, Maioli, Grossi, i quali tutti hanno aderito al mio concetto sottoscrivendo la mia proposta ed incaricandomi di svolgerla, ho l'onore di proporre la seguente aggiunta:

“ Nella costruzione dei 1000 chilometri verrà data la precedenza a quei tronchi, che pur servando una limitata percorrenza, sono il naturale prolungamento di linee già costruite, od in corso di costruzione, che si raccomandano per i loro precedenti storici, o come tronchi di raccordo alle reti principali, ovvero a porti di mare di terza classe almeno. ”

Poche parole occorrono per giustificare questi criteri. (*Rumori e conversazioni*)

Il primo, quello della *limitata percorrenza*, si trae dalla natura delle ferrovie secondarie, ed è conforme a quanto si legge testualmente nella relazione preparatoria della corrispondente legge francese del 1865, in cui sono definite linee ferroviarie secondarie quelle che sono destinate a raccordare le località secondarie alle principali, e che hanno una *percorrenza limitata*, in regola non eccedente i 30 o 40 chilometri. Questa nota caratteristica ho creduto bene rilevare per eliminare dalla concorrenza nella distribuzione dei mille chilometri le diverse linee che si vorrebbero rifugiare sotto l'egida dell'articolo 16 e che portano spiccata l'impronta di linee d'ordine primario o a *traffico intensivo*.

Con ciò si altera e si snatura il concetto della legge che si propone di soddisfare interessi e bisogni d'un ordine meno elevato, essendo noto che le ferrovie secondarie vennero molto opportunamente paragonate agli *affluenti* che concorrono ad alimentare i grandi *fiumi* rappresentati dalle linee d'ordine primario.

In secondo luogo reputo conforme a giustizia ed ai veri principii dell'economia ferroviaria il dare la preferenza ai nuovi tronchi, che costituiscono il naturale prolungamento di linee già costruite od in corso di costruzione, dovendosi alle stesse aprire degli sbocchi nell'intento di renderle remuneratrici. Questi nuovi tronchi devono formare, a così dire, una rete ausiliare e complementare della rete principale, per far rifluire in ogni parte del corpo nazionale il sangue della pubblica ricchezza e prosperità.

Sotto questo rispetto si raccomandano le linee che allacciano la rete principale ai porti di mare, dovendosi coordinare le linee ferroviarie cogli

interessi della navigazione e con quelle che appellansi a ragione stazioni marittime, dovendosi sul mare principalmente apparecchiare gli strumenti della lotta economica dell'avvenire, di quella lotta *per l'esistenza* che si dibatte di continuo fra le nazioni come fra gli individui, e che si rivela anche oggidì nella febbre intensa onde sono invase tutte le grandi potenze per quella che si chiama la *politica coloniale*.

Su questo particolare non mi diffondo di più, invocando le risultanze dell'inchiesta sulla marina mercantile, nella quale circostanza Camere di commercio e persone competentissime richiamarono l'attenzione del Governo sulla necessità di coordinare le vie della navigazione indicate dai porti di mare con quelle che devono esserne la continuazione sul continente ossia colle ferrovie.

E in questo senso concorrono anche ragioni di ordine politico, perchè i porti di mare rappresentano altrettanti centri e focolari d'operosità e di vita commerciale e industriale, ed è di pubblico interesse che questi focolari non si illanguidiscano, perchè l'Italia si è ricostituita a dignità di nazione non per veder spegnere questi focolari di vita locale, che sono tanta parte della sua storia e delle sue più invidiate tradizioni, ma per trasfondere in essi l'alito della vita nuova vivificandoli col rigoglio e coll'espansione della vita nazionale.

Infine, se non si può negare che in materia di ferrovie vi hanno molti bisogni *fittizii* in concorrenza con bisogni *reali*, non si può del pari disconoscere che i bisogni *fittizii* non resistono all'azione del tempo, mentre invece i bisogni *reali* non soddisfatti resistono inesorabilmente, ed anzi ritornano con maggior insistenza e s'impongono al legislatore.

Ond'è che il vero termometro per sceverare i bisogni *fittizii* dai *reali* si deve attingere dal tempo, in cui gli uni e gli altri sono sorti. Ciò vi spieghi come fra diverse linee insieme concorrenti debba essere argomento potentissimo di preferenza la priorità d'una domanda, massime se questa si trovi documentata da studi e da progetti anteriori ed abbia sostenuto in altri tempi l'onore della pubblica discussione.

Confido che questi criteri saranno accettati dall'onorevole ministro, e quando egli persista nel proposito già preannunziato di non voler accogliere per ora veruna aggiunta o modificazione alla proposta della Commissione, li sottopongo fin d'ora al suo esame, riservandomi di riproporli allorquando verrà il momento, che non può essere

lontano, di distribuire i mille chilometri di cui si tratta fra le diverse provincie del regno.

A scagionare infine l'odierna concessione dei mille chilometri dagli appunti onde venne fatta segno per parte di coloro che valutano l'importanza di una ferrovia alla stregua del prodotto d'esercizio, mi sarà permesso il ricordare che la ferrovia non è tanto un'industria o meglio l'industria per eccellenza aiutatrice di tutte le altre industrie, quanto un eminente servizio pubblico, per poco vogliasi porre mente all'indole vasta ed importante degli uffici *economici, politici e civili* ch'essa è chiamata a prestare, tantochè a ragione fu chiamata strumento e veicolo della civiltà, ed è universalmente considerata quale un organismo essenziale al benessere e alla prosperità d'una nazione. Che se questo è vero per ogni nazione lo è molto più per la nostra Italia in cui le ferrovie sono un'*errata-corrige* dell'imperfetta sua struttura geografica e prezioso cemento dell'unità a prezzo di tanti sacrificii conquistata e che deve sempre stare in cima di tutte le nostre preoccupazioni. (*Bene!*)

**Presidente.** L'onorevole Melchiorre ha presentato, insieme con gli onorevoli Mezzanotte, Raffaele e Bajocco, la seguente aggiunta:

« Nei detti mille chilometri sarà compresa la linea Chieti-Palena. »

Ha facoltà di svolgerla. (*Rumori vivissimi e prolungati*)

**Melchiorre.** Siccome sono applaudito prima di parlare, così attenderò che cessino gli applausi per cominciare il mio discorso, premendomi con esso di meritarmi. (*Rumori — Interruzioni*)

**Presidente.** Ma, onorevoli colleghi, facciano silenzio!

**Melchiorre.** *Vade retro Satana!* (*Harità*) si grida contro ogni proponente aggiunte e mozioni per designazioni di ferrovie, ed io rispondo: si alzi la croce, che fuggirò.

Io chiesi una delucidazione all'onorevole ministro nella seduta di ieri quando espose i criteri cui sarebbesi attenuto nella ripartizione dei mille chilometri di quarta categoria di cui è cenno nell'articolo che si discute, proponendogliene una che a mio parere sarebbe giustissima. Se me la darà come la desidero, nello interesse delle provincie diseredate, per le quali mi permisi interrogarlo, tacerò per un mese, e mi rassegnerò, aspettando che i fatti rispondano alle speranze riposte nella lealtà del Governo.

**Presidente.** Viene la volta del seguente emendamento;

« I sottoscritti propongono che al 2º comma dell'articolo 19 sia sostituito il seguente: Il pagamento di tale somma verrà fatto in dieci esercizi finanziari a cominciare dall'esercizio 1890-91. »

Questa proposta reca le firme degli onorevoli: U. Dini, Toscanelli, Simonelli, Palitti, Paolo Fabrizzj, G. L. Basetti, Pelosini, Spirito, Luporini, Panattoni, Grassi, Capo, Visocchi, Grossi, Pelloux, Zeppa, Buonomo, Testa, De Renzis, Rosano, Di Marzo, Zucconi, Semmola, e Massabò.

L'onorevole Dini Ulisse poi insieme con gli onorevoli Toscanelli e Pelosini, ha presentato la seguente aggiunta allo stesso articolo 19:

« Nei detti mille chilometri di quarta categoria sarà compresa la linea Pontedera-Volterra, e suo allacciamento colle Saline. »

Do facoltà all'onorevole Dini Ulisse di svolgere queste due proposte. *(Continuano i rumori)*

*(Con forza)* Se non cessano questi rumori, io dovrò sospendere la seduta.

**Dini Ulisse.** Dopo le dichiarazioni fatte ieri e oggi dall'onorevole ministro sulle nuove costruzioni, mi affretto a dichiarare, a nome anche dei colleghi, che io ritiro l'emendamento col quale avremmo voluto che s'includesse fin d'ora fra i nuovi 1000 chilometri di linee di quarta categoria la linea Pontedera-Volterra con allacciamento alle Saline.

La raccomando però vivamente all'onorevole ministro per quando farà il riparto di questi 1000 chilometri; e io sono sicuro che, qualunque siano i criteri che terrà nel fare questo riparto, egli non potrà dimenticare la nostra linea.

Penso infatti che non potrà non dare la preferenza alle linee chieste dalle provincie che, come quella di Pisa, furon meno favorite dalla legge del 1879, alle linee che uniscono i capoluoghi di circondario colle ferrovie principali esistenti o col mare; e la linea Pontedera-Volterra è appunto in questo caso, tantochè lo stesso relatore della legge del 1879, l'onorevole Grimaldi, la raccomandò anche allora al Governo.

Confido dunque in Lei, onorevole ministro. Avendo a sua disposizione questi nuovi 1000 chilometri, non voglia lasciare ancora, per così dire, separata dal mondo l'antica e industriale Volterra; non voglia che le ricche e fiorenti colline pisane continuino a non poter dare smercio, altro che con grandi difficoltà, ai loro prodotti.

Ritiro dunque con questa raccomandazione il mio primo emendamento, e prego la Camera di volere attendere con benevolenza al breve, brevissimo, *(Vivi rumori)* svolgimento che voglio fare

dell'altro che ho presentato insieme a parecchi colleghi pel secondo comma dell'articolo in discussione; emendamento col quale verrebbe anticipato il pagamento delle linee che saranno costruite coi nuovi 1000 chilometri.

Si stabilisce in questo comma che le nuove linee saranno pagate soltanto nei due esercizi finanziari 1896-97, 1897-98; e con un tempo così lungo davanti a sé, davvero che la concessione di queste linee diventa quasi un'illusione; si mantiene ancora, anzi si accresce, la sperequazione dei benefizi ferroviari fatta dalla legge del 1879. *(Continuano i rumori)*

Or dunque, se ora si sono fatte tante concessioni per le linee di 2ª e 3ª categoria, se per queste i contributi si sono ridotti minimi, io vorrei che si facesse qualche cosa anche per queste diseredate linee di 4ª categoria, alcune delle quali hanno pure un'importanza superiore a talune di quelle. Passano almeno con queste linee ottenere qualche vantaggio anche le provincie dimenticate o quasi nel 1879; le provincie che ora non possono godere dei grandi benefizi dei quali godono con questa legge tutte le altre!

Coll'emendamento proposto da noi, col quale il pagamento delle nuove linee si farebbe in 10 anni a partire dal 1890, mentre si avvantaggierebbero molto le provincie e i comuni, perchè avrebbero costruite prima le loro linee senza bisogno di ricorrere alle anticipazioni, non si porterebbe che un piccolo maggiore aggravio al bilancio dello Stato, e per un certo lato vi sarebbe pure un vantaggio; perchè i passivi da segnarsi in bilancio per le nuove linee verrebbero ripartiti in 10 esercizi anzichè in due soli.

E difatti, colla emissione delle obbligazioni, se, come spero, queste si emetteranno a condizioni assai buone, stando al disegno di legge, nel 1896-97 bisognerebbe segnare in bilancio un nuovo passivo di circa 2 milioni e negli anni seguenti un passivo di circa 4 milioni. Col nostro emendamento invece si verrebbe ad aumentare ogni anno, a partire dal 1890-91, e così per 10 anni, il passivo del bilancio di circa 400 mila lire. L'aumento si farebbe dunque gradatamente invece che tutto d'un colpo, anticipandolo in parte, e in parte posticipandolo; e il vantaggio che così si avrebbe pel bilancio sarebbe forse superiore al lieve aggravio che vi sarebbe nel complesso per l'anticipazione di alcune somme; mentre, come dicevo, molte provincie ne sarebbero avvantaggiate.

Ma col desiderio che mostra la Camera di voler portare subito in fine questa discussione non

trovo opportuno dilungarmi di più per sviluppare ancora la mia tesi; mi auguro che le mie parole abbiano potuto arrivare fino agli onorevoli ministri, e che essi e la Camera vogliano accettare il nostro emendamento, che risponde certamente ad un atto di equità e di giustizia.

**Presidente.** Gli onorevoli Maurigi, Saporito, Corleo, Di San Giuseppe, Riolo, Damiani, e Finocchiaro-Aprile, hanno presentato la seguente aggiunta.

“ Nei detti mille chilometri di ferrovia è compresa la linea Trapani-Calatafimi-Castellammare.”

L'onorevole Maurigi ha facoltà di svolgerla.

**Maurigi.** Io parlo solamente per fare una dichiarazione che mi è imposta anche dall'obbligo assunto verso i colleghi che hanno sottoscritto la proposta della quale ha dato ora lettura l'onorevolissimo nostro presidente; ma dirò appena due parole essendo mia costante abitudine di esser brevissimo, anche quando la Camera è meno impaziente. (*Rumori e conversazioni*)

E se fanno rumori parlerò anche fino a domani. (*Oh! oh!*)

La linea che io ho raccomandato al Governo insieme agli altri onorevoli colleghi che hanno sottoscritto l'ordine del giorno, è una linea che faceva già parte di un sistema ferroviario che fu riconosciuto come di primo ordine tra le ferrovie di Sicilia. Si tratta di una linea i cui studi sono stati già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; di una linea che stabilirebbe una buona volta una comunicazione diretta fra un capoluogo di provincia e il resto delle ferrovie nazionali. Io attendo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, dalla sua cortesia, una parola che possa rassicurare questi interessi, e quando l'abbia non avrò difficoltà di ritirare la proposta; La quale è ampiamente giustificata dai suoi precedenti e da ripetute promesse del Governo.

**Presidente.** Onorevole Saporito, è presente?

**Saporito.** Non ho nulla da aggiungere a quello che ha detto l'onorevole Maurigi. E poichè, com'egli ha detto, vi sono delle promesse fatte dal l'onorevole ministro in rapporto a questa linea ferroviaria, io spero che egli vorrà tenere la parola data a quelle popolazioni che hanno dritto di vedere esauditi i loro desideri.

**Presidente.** Onorevole Perelli, ora verrebbe la sua volta.

**Perelli.** Rinunzio a parlare. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Oddone è presente?

**Oddone.** Mi sono associato all'aggiunta proposta dall'amico Massabò e perchè dettata da sentimenti

giustissimi, e perchè, quando venissero accolti i criteri che sono in essa indicati, troverebbesi vie meglio assicurata non solo l'esecuzione ma la prontissima esecuzione della progettata linea ferroviaria Ovada-Alessandria. (*Rumori e conversazioni*)

**Corvetto.** Già, la ferrovia studiata dall'avvocato Frascara.

**Oddone.** Mi parve altresì giusto che, avvicinandosi il momento solenne della votazione di questa legge che tanto tiene in ansia ed in agitazione il paese, si dovesse dire una parola per quella linea ferroviaria che ha tanta importanza anche nello interesse della difesa dello Stato e sulla quale si era tanto parlato in occasione dell'animata discussione sulla legge ferroviaria per la succursale dei Giovi.

La Camera ricorderà come in quella circostanza l'onorevole Spantigati con tanto cuore e con tanta eloquenza ne sostenne la difesa, ispirandosi ai più vivi sentimenti d'interessamento e di devozione verso la città che gli diede i natali e che ora ne piange la immatura perdita.

Si ebbero allora assicurazioni che alla prima occasione si sarebbe tenuto il debito conto dell'accennato tronco ferroviario. Ed ora l'occasione propizia si è presentata colla concessione segnata dai mille chilometri di cui all'articolo 16, ora diventato 19.

E le dichiarazioni stesse fatte ieri dall'onorevole ministro ci infrancano nelle nostre speranze, (*Segni d'impazienza*) perchè, accennando ieri l'onorevole Genala che il Governo non poteva andare più in là dei mille chilometri, e che non accettava alcuna proposta, alcun emendamento per costruzione di linee di quella categoria, pur faceva menzione che vi sono linee per le quali già venne costituito il consorzio; col che noi crediamo che abbia appunto voluto, nella giustizia dell'animo suo, riconoscere la preferenza che cosiffatte linee avrebbero avuto, e sotto questo aspetto nessuna linea potrebbe avere maggior diritto a prelazione di quella di cui ho l'onore di parlare, essendo che per essa, non solo mercè precipuamente il generoso impulso di persona benemerita testè nominata dall'onorevole Corvetto è già costituito il consorzio, ma questo già venne, con lodevole solerzia approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Quindi, invocando anche le autorevoli parole dell'onorevole Maurigi, sul maggior riguardo che si meritano le linee ferroviarie per le quali i progetti sono fatti ed i consorzi formati, io spero, come ne faccio viva raccomandazione, che questa tanto sospirata linea sarà presto un fatto compiuto e così saranno soddisfatte le giustissime esigenze di

tante industri e laboriose popolazioni che hanno ragione di essere beneficate, e non correrà rischio di rimanere isolata una città che ha ben diritto di partecipare al comune benessere, che ha pur diritto alla protezione del Governo, perchè ha pur fatto la sua parte di sacrificii, e non piccola, per il bene della patria.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Majoli. (*Rumori e conversazioni*)

**Majoli.** Io non ho che da fare una dichiarazione a nome anche degli onorevoli Ercole, Groppello, Borgatta e altri colleghi della provincia di Alessandria, ed è questa, che cioè noi ci siamo interessati, e c'interessiamo insieme all'onorevole Oddone, per la costruzione della linea Ovada-Alessandria. E se non abbiamo presentato alcuna proposta relativa a questa linea, gli è perchè, dopo le dichiarazioni esplicite fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale si è compiaciuto perfino di assicurarci per iscritto del suo interessamento per questa linea, che è stata pure studiata e accolta con favore dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, abbiamo creduto di non abusare in questi momenti dell'impazienza della Camera.

Del resto, è indiscutibile l'importanza di quella linea, e noi, facendo assegnamento su quei principii di giustizia e d'imparzialità per i quali l'onorevole Genala non è a nessuno secondo, crediamo che essa sarà tra le prime ad essere compresa nei mille chilometri cui si riferisce questo articolo.

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

**Biglia.** Io ho domandato di parlare perchè volevo fare due osservazioni sulla forma dell'articolo 19.

Ma per una di queste fui preceduto dalla Commissione la quale corresse la cifra portandola da 80 a 90 milioni.

L'altra mia osservazione è assai più radicale. Io credo che in questo articolo ci sia un termine di troppo; perchè i due termini, della misura delle linee e del loro costo possono trovarsi in conflitto.

Il dire che si faranno 1000 chilometri, e che si spenderanno 90 milioni, non mi pare nè giusto nè equo.

Non è giusto, perchè ci sono delle linee che costano assai più di cento mila lire al chilometro, ed in tal caso non si potrà adempire l'obbligo di costruire i mille chilometri, a meno di non superare la somma di 90 milioni. (*Rumori — Molti deputati ingombrano l'emiciclo*)

**Presidente.** Mandi la sua proposta in iscritto, onorevole Biglia.

Prendano i loro posti, onorevoli deputati; così non si può andare innanzi!

**Biglia.** Se si lascia l'articolo come è, vuol dire escludere da questi 1000 chilometri tutte quelle linee che non siano... (*Rumori e conversazioni*)

*Voci.* Basta! basta!

**Presidente.** Mi mandi la sua proposta per iscritto, onorevole Biglia.

**Biglia.** ...in condizioni eccezionalmente favorevoli. (*Rumori vivissimi*)

**Presidente.** L'onorevole Pandolfi ha presentato la seguente proposta:

« Nei mille chilometri di ferrovie secondarie di cui si fa cenno nel presente articolo sarà compresa la linea da Paternò a Nicosia. »

Essa è sottoscritta, oltrechè dall'onorevole Pandolfi, dagli onorevoli: De Cristofaro, Tenerelli, Bonajuto, Di Sant'Onofrio, Riolo, Indelicato, Di Pisa, Figlia, Palizzolo, Cordopatri, Gangitano, Piccardi, Di Rudini, Di Camporeale, Finocchiaro Aprile, Damiani, Gallo, Romeo, Cordova, Maurigi, Dotto de' Dauli, Di Belmonte G. e Di San Giuliano.

Do facoltà all'onorevole Pandolfi di svolgerla. (*Rumori vivissimi*)

**Pandolfi.** Io prometto di esser molto breve. Rammento all'onorevole ministro che la linea da Paternò a Nicosia non dovrebbe correre la stessa sorte di tutte le altre che vennero di poi o che sono di là da venire; perchè la ferrovia da Paternò a Nicosia per la valle del Salso... (*Continuano i rumori*)

**Presidente.** Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio!

**Pandolfi.** ...è stata già approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed avrebbe dovuto essere già compresa nel bilancio dello scorso anno; spero quindi che almeno lo sarà in quello venturo.

Io spero che l'onorevole Genala manterrà per questa strada la promessa fatta, che cioè sarebbe stata iscritta nel bilancio appena approvata dal Consiglio e appena il Ministero potesse disporre dei nuovi mille chilometri che aveva in animo di proporre alla Camera.

Questa linea del resto ha un interesse militare per la sua posizione centrale, come risulta dagli studi fatti al Ministero della guerra; laonde confido che verrà presto ammessa.

Io sarò soddisfatto se l'onorevole ministro mi darà assicurazioni tali che mi permettano di ritirare l'aggiunta.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Giuliano.

**Di San Giuliano.** A me bastano trenta minuti... (Oh! oh!) secondi.

Ho chiesto di parlare unicamente per associarmi alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Pandolfi in favore della linea che da Adornò o Paternò si dirige a Nicosia, la quale è ardentemente desiderata, non solo da quelle popolazioni, ma altresì dall'intera cittadinanza catanese.

Non aggiungo altre parole, perchè questa ferrovia, insieme alla circumeinea, ebbe in una delle ultime sedute un autorevole difensore nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ne riconobbe la necessità, insieme a quella della predetta ferrovia circumeinea, anche per accrescere la produttività delle linee principali ora in esercizio.

Spero quindi che l'onorevole Genala verrà sollecitare la costruzione di queste due linee, in modo che egli arrivi a tempo ad assistere alla loro inaugurazione in qualità di ministro dei lavori pubblici. (Rumori vivissimi)

**Presidente.** Io prego gli onorevoli colleghi di tener conto della condizione in cui si trova la Camera, e perciò quelli che credono di ritirare le loro proposte, dichiarino di ritirarle senz'altro.

Viene la volta di una aggiunta degli onorevoli Mazziotti Matteo e Bonavoglia. La leggo:

“ Nei mille chilometri di ferrovie secondarie precedentemente indicati sarà compresa una linea che, partendo dalla stazione di Albanella, sulla ferrovia Battipaglia-Castrocuoco, vada a raggiungere per la valle del Calore la stazione di Vallo Lucano sulla stessa ferrovia. ”

L'onorevole Mazziotti Matteo ha facoltà di svolgerla.

**Mazziotti Matteo.** Io la ritiro, nutrendo insieme con altri miei colleghi la speranza che anche questa linea possa essere compresa tra i mille chilometri e costruita colla maggior sollecitudine.

**Presidente.** Gli onorevoli Alario, Spirito e Bonavoglia hanno presentato la seguente proposta:

“ Nei mille chilometri di ferrovie secondarie precedentemente indicati sarà compresa una linea che, partendo dalla stazione di *Eboli* o da quella di *Albanello*, vada a raggiungere per la Valle del Calore la stazione di *Vallo della Lucania* sulla ferrovia Battipaglia-Castrocuoco. ”

Onorevole Alario, la mantiene o la ritira?

**Alario.** La ritiro.

**Presidente.** L'onorevole Brunetti ha presentato questa aggiunta all'articolo 19:

“ Negli anzidetti mille chilometri verrà compresa la linea Maglie-Tricase-Alezio. ”

La mantiene o la ritira?

**Brunetti.** La ritiro, raccomandando per altro all'onorevole ministro la linea indicata nella mia proposta.

**Presidente.** L'onorevole Grassi ha presentato questa aggiunta:

“ Nei detti mille chilometri è compresa la costruzione della linea Gioja dal Colle-Noci-Alberobello - Locorotondo - Martina Franca - Ceglie Messapica - Francavilla Fontana. ”

La mantiene o la ritira?

**Grassi.** Riconosco la giusta impazienza della Camera e dopo le dichiarazioni fatte ieri e ripetute oggi dall'onorevole ministro Genala io, non solo rinunzio allo svolgimento del mio emendamento, di cui ha dato testè lettura il presidente, ma lo rimando a tempo migliore. Però mi sia concesso di rivolgere al Ministero ed al Governo (*Segni d'impazienza*) una breve preghiera ed una parola di raccomandazione, e lo farò in nome di abbandonate contrade, che pure avrebbero diritto a molti riguardi da parte del Governo. (Rumori e conversazioni)

La linea, che da me si propone, ha un interesse, non tanto locale, quanto generale e nazionale, perchè legherebbe Napoli, Avellino, Ponte Santa Venera e Gioia dal Colle alla Taranto-Brindisi, merè la congiungente Gioia-Francavilla-Fontana, che attraverserebbe Noci, Alberobello, Locorotondo, Martina Franca e Ceglie Messapica, centri popolatissimi, ricchi di prodotti e d'industrie, che hanno una popolazione di oltre 100 mila abitanti; attraverserebbe ancora una campagna fertillissima e prestante alla costruzione della strada, che non richiederà alcun'opera d'arte costosa.

Sarebbe questa la linea più breve, più diretta, e più sicura, che congiungerebbe tutta intera la provincia di Lecce ed una parte della provincia di Bari a Napoli ed alla capitale. Sarebbe una linea tutta interna, che attraverserebbe cinque o sei provincie, e sarebbe infine la direttissima per Napoli e Roma dalle nostre contrade, che si vedrebbero alla fine sollevate dall'abbattimento morale e materiale, in cui si trovano oggi.

La linea... (Vivi rumori)

**Presidente.** Sia breve, onorevole Grassi.

**Grassi.** La linea Avellino, Ponte Santa Venera e Gioja, di già approvata ed in corso di studi sa-

rebbe una linea senza avvenire se si arrestasse a Gioja, mentre, spingendosi fino a Francavilla-Fontana, non solo incontrerebbe la Taranto-Brindisi, ma avrebbe la sua comunicazione diretta e sempre interna per Lecce e per Oria-Manduria fino all'incontro del tronco Zollino-Gallipoli, di guisa che l'estrema parte della provincia di Terra d'Otranto, che è pure l'estrema parte d'Italia, si troverebbe congiunta alla capitale mercè una linea diretta, che abbrevierebbe di moltissime ore il cammino con grande economia dei viaggiatori e delle merci, e la strada Avellino-Ponte Santa Venera-Gioja acquisterebbe una grande importanza ed un introito chilometrico evidentemente maggiore.

Per brevità rimetto ad altra occasione dimostrare l'utilità strategica di questa linea, che metterebbe capo a Taranto, sede del nuovo Arsenal militare marittimo, ed ai porti importanti di Brindisi e Gallipoli, che con l'Adriatico e l'Jonio si troverebbero con uno sbocco sicuro ravvicinati al Tirreno ed alla capitale.

Confido intanto nelle dichiarazioni del ministro, e son sicuro che egli terrà in considerazione la mia proposta ricordandola a tempo opportuno, ed in omaggio alla giustizia distributiva.

**Presidente.** L'onorevole Lazzaro ha proposto il seguente emendamento all'aggiunta dell'onorevole Grassi:

“ Dopo le parole: *della linea*, dicasi: Bari-Triggiano-Capurso-Noicattaro-Rutigliano-Convertano-Castellana-Putignano-Noci; „ il resto come nell'aggiunta.

Lo mantiene, onorevole Lazzaro?

**Lazzaro.** Lo ritiro e mi associo all'onorevole Grassi.

**Presidente.** L'onorevole di Blasio, con altri, ha presentato quest'aggiunta:

“ Nei detti mille chilometri di ferrovie secondarie è compresa la linea Lucera-Campobasso. „

Essa porta le firme degli onorevoli Tondi, Mascilli, Indelli, Falconi, Cardarelli, Moscatelli, Schiavoni, Pavoncelli, Serra, Grassi, Brunetti, Spagnoletti, Cordopatri, Bonghi, Del Vasto, Fazio Enrico, Di Belgioioso, Libetta, Visocchi, Romano, Teti, Castelli, Angeloni, Guevara, Masselli, Rossi, Sagariga-Visconti, Polvere, Palitti.

Onorevole Di Blasio, la mantiene o la ritira?

**Di Blasio.** Tenendo conto della legittima impazienza della Camera e delle dichiarazioni fatte dal Governo, tanto più che la linea da noi proposta è di grande interesse nazionale, io rinunzio a parlare e ritiro la mia proposta. *(Bene!)*

**Presidente.** L'onorevole Finocchiaro, d'accordo cogli onorevoli Firmatari e Figlia, ha presentato la seguente proposta:

“ Nei detti mille chilometri è compresa la linea da Corleone al limite delle provincie di Palermo e Girgenti, continuazione della Palermo-Corleone in corso di costruzione. „

Onorevole Finocchiaro, la mantiene o la ritira?

**Finocchiaro-Aprile.** Tenendo conto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici in occasione della discussione dell'ultimo bilancio; confidando che il Governo si atterrà a quelle dichiarazioni, per le quali è stata riconosciuta la necessità di provvedere sollecitamente alla continuazione della Palermo-Corleone fino al limite della provincia, onde congiungerla alla Castelvetro-Seiaccia-Porto Empedocle, e ciò in vista degli studi già eseguiti e approvati dal Consiglio superiore dei lavori; e tenuto conto che l'onorevole ministro ha oggi espresso di non potere in questa discussione, come criterio di massima, fare alcuna nuova manifestazione sulle costruzioni ferroviarie, dichiaro, anche in nome dei colleghi Firmatari e Figlia, che insieme a me hanno proposto questo emendamento, di non insistere nello svolgimento del medesimo, riservandomi, se ne sarà il caso, di riproporlo a tempo opportuno. *(Bene!)*

**Presidente.** L'onorevole Compans aveva presentato una proposta per la linea prealpina; ma siccome egli proponeva che quella linea fosse costruita a spese dello Stato, essa è caduta coll'approvazione dell'articolo 18.

È presente l'onorevole Compans?

**Voci.** No! no!

**Presidente.** Gli onorevoli Biglia, Bianchi, Franzosini, Borromeo, Correnti, Giudici, Canzi, Franzini, Oliva e Marcora hanno presentato la seguente proposta:

“ Nei mille chilometri di ferrovie da costruirsi sarà compresa la linea d'accesso al Sempione Arona-Ornavasso. „

Onorevole Biglia, ritira o mantiene la sua proposta?

**Biglia.** Spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel dar esecuzione alle promesse fatte provvederà anche a quel piccolo lembo di paradiso che è la sponda destra della parte inferiore del Lago Maggiore. Quei paesi ebbero a soffrire gravissimi danni per le ferrovie ultimamente costrutte dalle quali molto utile ricavarono i paesi vicini: essi non invidiano quei benefizi, ma desi-

derano avere almeno le briciole che rimangono disponibili.

In questa fiducia ritiro la mia proposta.

**Presidente.** L'onorevole Biglia ha ritirato la sua proposta; ora viene quella dell'onorevole Amadei ed altri di cui darò lettura:

“ Nei mille chilometri indicati in questo articolo è compresa la linea Rieti-Rocca Sinibalda-Passo Corese. ”

Questa proposta è sottoscritta dagli onorevoli Amadei, Solidati, Lorenzini, Palitti, Ferrari Ettore, Franceschini, Ferri e Cappelli.

Onorevole Amadei, mantiene o ritira la sua proposta?

**Amadei.** Una brevissima dichiarazione. Confidando nella benevolenza della Camera e nelle esplicite parole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e sapendo che per la linea Rieti-Rocca Sinibalda-Passo Corese è superflua ogni raccomandazione, essendo notoria la importanza commerciale e militare di quella linea, ch'è veramente d'interesse nazionale, io, in nome anche dei miei colleghi, ritiro la proposta.

**Presidente.** Viene ora la proposta dell'onorevole Del Balzo:

“ Nei mille chilometri di ferrovia secondaria, di cui si fa cenno nel presente articolo, sarà compresa la linea Benevento Cancellò. ”

A questa proposta sono sottoscritti, oltre l'onorevole Del Balzo, gli onorevoli Riola, Capilongo, Moscatelli, Polvere, Capone, Del Vasto, Di Marzo, Corrado, Capozzi, Napodano e Mascilli.

La ritira o la mantiene, onorevole Del Balzo?

**Del Balzo.** Considerando che le dichiarazioni del Ministero non pregiudicano per nulla la nostra proposta e sperando che il Ministero stesso non verrà meno alle sue promesse, ritiro la mia proposta.

**Presidente.** L'onorevole Grossi ha presentata una proposta sottoscritta anche dagli onorevoli Visocchi, Buonomo, e Testa, ed è la seguente:

“ Nei predetti mille chilometri di 4ª categoria sarà compresa la linea Cassino-Atina-Sora-Isola del Liri. ”

La mantiene o la ritira?

**Grossi.** Resti la mia proposta come raccomandazione. (*Bene!*)

**Presidente.** Viene ora la proposta degli onorevoli Sigismondi, Castelli, Maranca-Antinori e Falconi. Essa è così concepita:

“ Nei mille chilometri indicati in questo articolo è compresa la linea da Castel di Sangro, sulla Sulmona-Isernia-Campobasso, alla ferrovia Adriatica, tra le stazioni di Torino e Fossacesia, con le diramazioni seguenti:

“ a) da sotto Perano od Archi per Chieti alla stazione di Chieti;

“ b) da sotto Atesa per Lanciano alla stazione di San Vito;

“ c) da Villasantamaria o Colledimezzo alla stazione di Vasto. ”

La mantiene o la ritira, onorevole Sigismondi?

**Sigismondi.** Io voleva chiedere... (*Rumori vivissimi*)

**Presidente.** Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio.

**Sigismondi.** ... Io voleva chiedere alla Camera d'aver la indulgenza di ascoltarmi per quattro minuti, ma l'impazienza da cui è dominata m'induce a limitarmi a raccomandare al ministro la linea ferroviaria oggetto della proposta presentata da me coi colleghi Maranca, Castelli e Falconi e di comprenderla sia nella legge che ha promesso di presentare, sia nella ripartizione dei mille chilometri di ferrovie di 4ª categoria. Essa costituisce il sostrato di una rete, che compiuta, e bastano pochi altri chilometri, cento al più, avvicina gli abitati di tutti i comuni della provincia di Chieti a meno di un'ora da qualche stazione. Richiamo principalmente l'attenzione del ministro sulla linea, di poco più di 70 chilometri, che diramandosi presso Casteldisangro dalla Sulmona-Isernia, e seguendo la riva destra del Sangro (*Continuano i rumori*) raggiunge la ferrovia Adriatica quasi ad egual distanza dalle stazioni di Pescara e Termoli e mette in comunicazione diretta Napoli col porto di Ortona. Per essa il tragitto da Napoli all'Adriatico si riduce a circa 220 chilometri ed il commercio per Ancona-Bologna, ecc., guadagna chilometri 108 sulla Napoli-Foggia, 92 sulla Napoli-Benevento-Teroli, e 25 sulla Napoli-Caianello-Isernia-Sulmona-Pescara.

La provincia di Chieti è stata completamente trascurata nella legge del 1879 prima, e poi nella ripartizione dei 1530 chilometri di 4ª categoria. Voglio sperare che dopo approvata questa, il fatto non si ripeta, che il ministro riparerà a quelle omissioni, e che facendolo darà la preferenza a quella linea assai utile nell'interesse dello Stato, e dell'intera provincia di Chieti.

Dichiaro infine che ritiro la proposta.

**Presidente.** L'onorevole Maranca-Antinori ha facoltà di parlare.



**Maranca Antinori.** Io mi associo alle idee espresse dall'onorevole Sigismondi per la linea da noi propugnata, ma faccio una speciale raccomandazione agli uomini che sono al Governo; di non dimenticare cioè la provincia di Chieti, la più deserta di ferrovie! Fate in modo che le provincie abruzzesi e quelle dell'Alta Italia siano unite a Napoli per mezzo della ferrovia lungo la valle del Sangro con la essenziale diramazione da sotto Atesa per Lanciano alla stazione di San Vito Chietino. (*Rumori e conversazioni*)

Questa ferrovia ha una lunga storia che io non dirò, vista la giusta impazienza della Camera, ma essa fu sempre desiderata, sempre attesa!

Oggi la crisi agraria si vuol risolverla colla perequazione fondiaria; e sia. Ma se volete perequare, perequiamo tutto: perequate anche le ferrovie; diversamente, perchè io abbia fiducia in voi nell'avvenire, dovrò dirvi: se no, no.

**Presidente.** Gli onorevoli Del Balzo e Napodano ritirano essi pure?

**Napodano.** Ritiro.

**Presidente.** Onorevole Del Balzo?...

**Del Balzo.** Ritiro.

**Presidente.** Gli onorevoli Panattoni e Simonelli hanno proposta la seguente aggiunta:

“ Nei detti mille chilometri di ferrovie secondarie è compresa la linea da Pontedera-Volterra a Saline. ”

Onorevole Panattoni...

(*Non è presente.*)

Onorevole Simonelli?

**Simonelli.** La ritiro.

**Presidente.** L'onorevole Riolo ha proposto che:

“ Nei mille chilometri di ferrovie secondarie venga compresa la linea Caltagirone-Piazza Armerina-Caltanissetta con la diramazione Piazza Armerina-Terranova di Sicilia. ”

Mantiene o ritira la sua proposta?

**Riolo.** Piazza Armerina, capo circondario, città di più di 20 mila abitanti, con un vasto e fertile territorio nelle cui adiacenze trovansi le più ricche miniere della Sicilia, Grottacalda, Floristella Gallizzi che producono più di 700 mila quintali di zolfo all'anno, è priva di ogni mezzo di comunicazione, come i popolosi e ricchissimi comuni di Mazzarino, Pietraperzia, Barrafranca e tutti quelli del circondario di Terranova, unico sbocco marittimo della provincia di Caltanissetta. (*Rumori*)

La legge del 1879, mentre fu larga di conces-

sioni di linee di terza e quarta categoria non sempre necessarie, omise quelle della provincia di Caltanissetta che è pure una delle più popolate e delle più ricche dell'isola.

La costruzione di queste linee è più che un atto di dovere, un atto di giustizia; però, siccome l'ora della giustizia non mi pare sia giunta ancora, così, aspettando tempi migliori, e non pigliando atto di dichiarazioni nelle quali non ho alcuna fiducia, ritiro la mia proposta. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Di Pisa ha proposto la seguente aggiunta:

“ Nei detti mille chilometri sarà compresa la linea Caltagirone-Piazza Armerina-Barrafranca-Pietraperzia-Caltanissetta con diramazione da Piazza Armerina a Terranova di Sicilia. ”

La ritira o mantiene?

**Di Pisa.** La mia proposta, eccetto alcune speciali indicazioni che si riferiscono al tracciato della linea, è la stessa di quella fatta dall'onorevole Riolo. Però nelle condizioni attuali della Camera non parmi sia questo il momento opportuno di farne lo svolgimento. Dirò solamente che la ferrovia della quale parlo risponde ad un bisogno generalmente e grandemente sentito da tutta la provincia di Caltanissetta. E difatti vari Consigli comunali, il Consiglio provinciale e la Camera di commercio non ora ma da anni ne fanno reclamo, e con molta insistenza, al Governo.

Eppure, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritiro anch'io la mia proposta, onde la detta linea non sia pregiudicata da un voto della maggioranza; sperando che venga compresa tra i mille chilometri, s'è vero che le nuove linee debbano essere scelte secondo la maggiore loro utilità.

**Presidente.** L'onorevole Pandolfi ha già svolta la sua proposta. La mantiene o la ritira?

**Pandolfi.** Attenderò le dichiarazioni dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Sta bene.

Gli onorevoli Serafini, Chigi e Luchini hanno presentata la seguente proposta:

“ Nei detti mille chilometri di 4ª categoria sarà compresa la linea Montepulciano-Fontago. ”

L'onorevole Serafini mantiene o ritira la sua proposta?

**Serafini.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, ed a nome anche de'miei colleghi ritiro la proposta.

**Presidente.** L'onorevole De Riseis, insieme con

gli onorevoli Cerulli, Costantini, Scarselli e Patrizii, ha presentato la seguente proposta:

“ Nei detti mille chilometri sarà compresa la linea Montesilvano-Penne. ”

L'onorevole De Riseis mantiene o ritira la sua proposta?

**De Riseis.** Nelle condizioni in cui si trova la Camera, credo che sarebbe inutile che io svolgessi la mia proposta.

Ieri ed oggi il ministro ha ripetutamente affermato che egli studierà con benevolenza ed imparzialità le diverse linee per le quali sono state fatte proposte in questa discussione.

Io quindi mi limito a prendere atto delle sue esplicite dichiarazioni, tanto più che per la linea Montesilvano-Penne, da me e dai miei colleghi sostenuta, gli studi trovansi già compiuti a cura e spese dell'amministrazione provinciale di Teramo.

Fin dal 1883 quel Consiglio provinciale stabiliva nel proprio bilancio la somma occorrente pel suo concorso a quest'opera, e più tardi ne faceva formale domanda al Ministero per la concessione nei sensi della legge del 1873. Al ministro dunque è ben nota questa linea non solo, ma egli sa benanche che concorrono in essa i requisiti necessari per essere compresa tra le linee di quarta categoria. Aggiungasi che varie petizioni così della Deputazione provinciale, come dei comuni interessati sono giunte alla Camera ed inviate alla Commissione per esame.

Ma poichè il ministro accennò ieri al proposito di tener conto anche di quelle linee che sono domandate da consorzi e che non formano ancora oggetto di proposte concrete, io voglio in nome mio e dei miei colleghi rivolgere un'altra raccomandazione al ministro.

Il nostro collega Serafini ha testè accennato ai punti più salienti che raccomandano la esecuzione della linea dorsale o sub-appennina che in prosecuzione di quella Sant'Arcangelo-Fabriano va a sboccare sulla Sulmona-Roma attraversando le provincie di Macerata, Ascoli e Teramo. Questa linea, come egli ben disse, al grande interesse militare accoppia quello commerciale ed economico di una vasta e ferace regione.

Ebbene, noi ci associamo alle idee da lui svolte, mettendo in evidenza che già un consorzio di comuni diligentissimi è stato costituito per la costruzione del tratto Penne-Alanno, che può considerarsi come l'ultimo tronco della sub-appennina.

Io quindi non dubito che il ministro porterà

tutta la sua attenzione su questo importante soggetto.

Dopo queste dichiarazioni io non ho difficoltà di ritirare la mia proposta.

**Presidente.** Gli onorevoli Romanin-Jacur e Chignaglia hanno fatto questa proposta:

“ Nei mille chilometri indicati in questo articolo saranno comprese le linee:

“ Padova-Piove di Sacco-Brondolo, Piove di Sacco-Cavarzere-Adria. ”

L'onorevole Romanin Jacur mantiene, o ritira questa proposta?

**Romanin-Jacur.** In conformità a quanto ho già detto in occasione del bilancio dei lavori pubblici, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e ritiro la mia proposta.

**Presidente.** L'onorevole Pelloux ha fatta questa proposta:

“ Nei detti mille chilometri sarà compresa la linea Livorno-Cecina. ”

L'onorevole Pelloux mantiene o ritira la sua proposta?

**Pelloux.** Dopo le dichiarazioni che ha fatte l'onorevole ministro dei lavori pubblici nella tornata di ieri, ed in quella d'oggi, mi limito a raccomandare la linea da me proposta, e ritiro l'aggiunta.

**Presidente.** Gli onorevoli Bonardi, Pavoni, Comini, Papa e Zanardelli propongono la seguente aggiunta all'articolo 19:

“ Nei mille chilometri di ferrovie da costruirsi a sensi di questo articolo sarà compresa la linea Iseo-Breno-Edolo. ”

Onorevole Bonardi, mantiene o ritira la sua proposta?

**Bonardi.** In questa pubblica esposizione dei bisogni ferroviari del regno, che si è creduto bene di fare in occasione del presente articolo, io ed i miei egregi colleghi firmatari dell'aggiunta testè letta avremmo creduto di mancare alla doverosa tutela degli interessi della nostra provincia omettendo di raccomandare alla Camera il progetto di ferrovia Iseo-Breno-Edolo che trovasi già sul tavolo del Ministero.

Seguo però anch'io l'esempio dato dai precedenti oratori, e ritiro la nostra proposta, confidando nelle dichiarazioni fatte dal ministro e nella conoscenza personale ch'egli deve avere dei luoghi che questa linea dovrà percorrere e dell'importanza speciale che la medesima ha specialmente dal punto di vista militare.

Ci riserviamo però, se occorrerà, di farne oggetto di speciale discussione in momento più opportuno.

**Presidente.** Vi ha pure un'aggiunta degli onorevoli Sonnino Giorgio e Barsanti così concepita:

“ Nei detti mille chilometri di ferrovie secondarie è compresa la linea Empoli-Pieve a Nievole. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sonnino Giorgio per dichiarare se mantenga o ritiri questa proposta.

**Sonnino Giorgio.** Il comprendere nei mille chilometri la linea Empoli-Pieve a Nievole mi pare sia un atto di giustizia, al quale spero sodisferà l'onorevole ministro; e perciò prendo atto delle sue dichiarazioni e ritiro la mia proposta.

**Presidente.** Ora viene la proposta degli onorevoli Luporini, Simonelli, Pelosini, Giovannini, Toscanelli, Mordini e Fabrizj Paolo, così concepita:

“ Nei mille chilometri di ferrovie secondarie, di cui in detto articolo 19, verrà compresa una linea che, partendo dalla stazione di Lucca, sulla linea Lucca-Pistoia-Firenze, vada a raggiungere la stazione di Pontedera sulla ferrovia Firenze-Empoli-Pisa. „

Onorevole Luporini mantiene o ritira questa proposta?

**Luporini.** Io dichiaro di ritirare (*Bravo!*) l'aggiunta da me proposta, e lo dichiaro anche a nome dei miei amici. Prendo atto delle dichiarazioni fatte ieri dal ministro che non vorrà tollerare più a lungo che si debbano fare perfino 60 chilometri per portare una lettera.

**Presidente.** Onorevole Borelli Bartolomeo, Ella ha presentato la seguente proposta insieme con l'onorevole Massabò:

“ Nei mille chilometri di ferrovie secondarie verrà compresa la linea Ormea-Oneglia-Porto Maurizio. „

Mantiene o ritira la sua proposta, onorevole Borelli?

**Borelli Bartolomeo.** Prendendo atto delle ripetute dichiarazioni dell'onorevole ministro, ritiro la mia proposta.

**Presidente.** L'onorevole Corrado ha fatto la seguente proposta:

“ Nei mille chilometri di ferrovie secondarie dei quali si fa parola nel presente articolo, sarà a preferenza compresa una linea che per la Valle Caudina congiunga Benevento alla ferrovia Napoli-Roma. „

Onorevole Corrado, la mantiene o la ritira? (*Rumori vivissimi*)

**Corrado.** Vedo bene che non può essere mantenuta, e quindi la ritiro. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** L'onorevole Indelli ha fatto la proposta seguente:

“ Nei detti mille chilometri si comprenderà una linea, che da Bari, nella direzione di Gioja del Colle, e con diramazione o a Polignano a Mare o a Monopoli, si ricongiunga ad altra linea del Leccese. „

Onorevole Indelli, la ritira o la mantiene?

**Indelli.** La ritiro. (*Bene!*)

**Presidente.** Gli onorevoli Melchiorre, Mezzanotte, Raffaele e Bajocco fanno la seguente proposta:

“ Nei detti mille chilometri sarà compresa la linea Chieti-Palena. „

Onorevole Melchiorre, quali sono le sue intenzioni?

**Melchiorre.** (*Oooh!*) Ritiro, anche a nome de' miei colleghi, udite le ultime dichiarazioni dell'onorevole ministro, la proposta, perchè non siamo di quelli che nelle Sacre Scritture si dicono *modicæ fidei*. (*Rumori vivissimi*)

**Presidente.** Io pregherei tutti gli onorevoli proponenti di ritirare le loro proposte anche per non prolungare più oltre questo deplorabile spettacolo.

Viene ora una proposta degli onorevoli Zucconi, Franceschini, Bruschetti, Elia, Lazzarini, Lunghini, Marcatili, Zanolini, Bosdari, Bonacci, Savini, Amadei, Filippo Mariotti e Ferrari Ettore.

Essa è così concepita:

“ Nei mille chilometri verrà compresa la linea Ancona-Osimo-Villa-Potenza-Visso-Terni. „

Mantiene o ritira la sua proposta, onorevole Zucconi?

**Zucconi.** Io prendo atto delle dichiarazioni del Governo e ritiro la proposta.

**Presidente.** Poi c'è una proposta dell'onorevole Brunialti:

“ Nei detti mille chilometri sarà compresa una linea da Vicenza per Barbarano e Noventa Vicentina a Montagnana. „

Onorevole Brunialti, dica se ritira o mantiene questa sua aggiunta? (*Rumori vivissimi*)

**Brunialti.** Udite le dichiarazioni del Governo, noi ci limiteremo a raccomandare che, se non può esser presa subito una deliberazione favorevole a questa linea, siano almeno sussidiate le provincie perchè possano costruire, in luogo del tramvia già deliberato, una ferrovia economica.

Questo facciasi in considerazione della grande e riconosciuta importanza di questa linea e della equità colla quale hanno il diritto di essere trattate vaste ed operose provincie che già sostennero gravissime spese per la costruzione di altre loro linee.

**Presidente.** Ora viene una proposta degli onorevoli Di Breganze, Brunialti e Giuriati:

“ Nei detti mille chilometri sarà compresa una linea Thiene-Marostica-Bassano-Montebelluna. ”

Onorevole Di Breganze, dichiara se la mantiene o la ritira.

**Di Breganze.** (*Rumori vivissimi*) Tenuto conto delle disposizioni della Camera e delle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, rinuncio a svolgere la mia proposta, riservandomi di farlo in occasione più propizia.

Sottoporro soltanto la considerazione all'onorevole ministro e alla Camera, che si tratta di una linea di raccordamento prealpino fra tre importantissime linee radiali già in attività: Vicenza-Schio-Piovene, Padova-Bassano, Treviso-Belluno, — che la linea ha già preoccupato Commissioni locali e militari, nonchè lo stesso Parlamento — che se, per ragione di tempo o di mezzi, non sarà il caso di una ferrovia ordinaria di quarta categoria, potrà trattarsi di un sussidio chilometrico ad una ferrovia economica; con che quelle regioni sarebbero appena compensate degli oneri gravissimi sostenuti a vantaggio di altre parti delle rispettive provincie.

Tanto dico, almeno per non pregiudicare questo onesto desiderio nel diritto eventuale di precedenza. (*Continuano vivissimi rumori*)

**Presidente.** Invito la Camera alla calma.

Onorevole Di Sant'Onofrio, mantiene o ritira la sua proposta?

**Di Sant'Onofrio.** In seguito alle dichiarazioni fatte ieri e ripetute oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, io, d'accordo con gli altri firmatari della proposta, onorevoli Sciacca della Scala e Fulci la ritiro (*Bravo!*) osservando solo... (*Rumori*) che questa linea detta dell'Alcaulara si trova in ispeciale condizione, perchè gli enti interessati hanno fatto eseguire a loro spese gli studi necessari... (*Rumori*)

**Presidente.** Ma facciano silenzio, onorevoli colleghi!

**Di Sant'Onofrio.** ...è presentato regolare domanda perchè venga inclusa nei precedenti 1500 chilometri. Tale domanda non fu allora accettata per-

chè esauriti già quei 1500 chilometri, però trovansi sempre in esame innanti al Governo e merita quindi la precedenza. Io spero dunque che l'onorevole ministro terrà conto della nostra proposta che mutiamo in calda raccomandazione.

**Presidente.** L'onorevole Bianchi ha presentato insieme con gli onorevoli Gallotti, Canzi e Borromeo, la seguente proposta:

“ Nei mille chilometri di nuove ferrovie da costruirsi sarà compresa la linea Abbiategrasso-Gallarate. ”

La mantiene o la ritira, onorevole Bianchi?

**Bianchi.** La ritiro, raccomandandola alla considerazione del Governo, giacchè non è che (*Rumori*) la ripetizione di una proposta che era già fatta.

**Presidente.** Onorevole Venturi, Ella ha presentato un ordine del giorno che è il seguente:

“ Nella concessione e costruzione della ferrovia Roma-Viterbo compresa nell'articolo 10 della legge del 29 luglio 1879, saranno fatti gli studi comparativi per conoscere quale debba essere il tracciato che meglio corrisponda all'interesse della ferrovia stessa nel senso finanziario ed economico, facendo ragione ai reclami delle popolazioni interessate. ”

Ma quest'ordine del giorno non trova qui il suo posto.

**Venturi.** Il mio ordine del giorno sulla Roma-Viterbo è tanto modesto e giusto che non attende se non una benevola parola dall'onorevole ministro per essere ritirato.

**Presidente.** L'onorevole Grossi ha presentato un ordine del giorno così concepito:

“ La Camera, convinta che le nuove concessioni di ferrovie di quarta categoria, di cui nell'articolo 16 del presente progetto di legge, saranno fatte con criteri di utilità comparativa e con ragioni di equa distribuzione e perequazione tra le provincie del regno, tenuto conto delle concessioni già seguite in base all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879, passa all'ordine del giorno. ”

Onorevole Grossi?

**Grossi.** Di equa distribuzione, di perequazione parla il mio ordine del giorno. Ma a quest'ora, col temporale che imperversa, dubito che perfino l'equità possa essere compromessa, e quindi lo ritiro. (*Bene!*)

**Presidente.** L'onorevole Rosano, ha pure presentato un ordine del giorno sottoscritto anche dagli

onorevoli Visocchi, De Renzis e Grossi. Lo leggo:

“ La Camera, udita la dichiarazione del Governo, confida che nel più breve termine possibile sia presentato un disegno di legge per la ripartizione dei mille chilometri. ”

Lo mantiene, onorevole Rosano?

**Rosano.** Lo ritiro. (*Bene!*)

**Presidente.** L'onorevole Pasquali propone che al comma primo dopo le parole “ 4ª categoria, ” si aggiunga: “ preferendosi la costruzione delle strade ferrate aventi attinenza alla difesa dello Stato. ”

L'onorevole Pasquali ha facoltà di parlare.

**Pasquali.** L'aggiunta ch'io propongo è diretta a dare pratica attuazione al pensiero espresso nell'articolo 10 della legge 1882 ed è una conseguenza legittima dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione. (*Rumori*)

Essa è diretta a tutelare gli interessi militari d'Italia e credo che il relatore onorevole Corvetto, nella sua qualità anche d'uomo studioso delle cose militari, e l'onorevole ministro della guerra si uniranno a me perchè quest'aggiunta venga approvata. Io pongo quindi la mia proposta sotto il loro patronato e confido vederla accolta dalla Camera.

**Presidente.** L'onorevole Pellegrini propone che all'articolo 19 si sopprimano le parole: “ di 90 milioni. ”

Onorevole Pellegrini, ha facoltà di parlare.

**Pellegrini.** Non mi attento di svolgere le ragioni per le quali ho proposto di sopprimere nell'articolo in discussione la parola *secondarie* applicata alle ferrovie da costruire, e la frase *con la conseguente spesa di 90 milioni*. Del resto queste ragioni sono così evidenti, che basta enunciare l'argomento perchè siano manifeste, e per essere certi che il Ministero e la Camera accoglieranno la mia proposta. (*Segni d'impazienza, rumori e conversazioni*)

Il Governo si riserva di giudicare con ponderato esame quali ferrovie debbano essere comprese fra questi mille chilometri. Ora non può nè accettare nè indicare i criteri della scelta. Se si conserva la qualifica di ferrovie *secondarie*, si corre pericolo che rimangano escluse le linee più importanti; precisamente quelle alle quali il Ministero stesso troverà giusto dare la preferenza, come per esempio alcune linee che potrebbero essere tronchi o parte della Adriaco-Tiberina. Già di fronte alla legge del 1879 questo argomento desunto dalla frase ferrovie *secondarie* fu invo-

cato contro il consorzio di dieci provincie chiedente la concessione dell'Adriaco-Tiberina. Vorrà poi il Governo violare la lettera della legge per sottrarsi ad un limite o ad una esclusione che non vi è ragione d'imporre così alla cieca? Appunto perchè il Governo disse di non aver studiato nè confrontato abbastanza, la locuzione della legge deve essere indeterminata. Nè la frase ferrovie *secondarie* è tale che tolga adito all'arbitrio ministeriale. Vorrà il Ministero dichiarare che non ostante questa frase, potranno essere costruite su questi 1000 chilometri linee che costituiscono altrettanti tronchi della Adriaco-Tiberina, come la Mestre-Adria, con diramazione Padova-Broncolo, già domandata da qualche anno da tre provincie consorziate?

Propongo poi di sopprimere la indicazione della spesa preannunciata in 90 milioni. A che voler far credere che i nuovi mille chilometri di ferrovia debbano costare 80 o 90 mila lire al chilometro, compreso il materiale mobile, mentre le statistiche pubblicate dal Ministero provano, che il costo medio generale chilometrico delle ferrovie costruite in Italia è più che il triplo della cifra indicata? Neppure la legge del 1879 portava questa limitazione di spesa di 80 o 90 mila lire al chilometro. Ed ogni indicazione è arbitraria trattandosi di linee non ancora esaminate nè determinate.

L'articolo porta una determinazione generica ed un mandato di fiducia al Governo. Conserviamogli il suo carattere.

**Presidente.** Rimangono dunque quattro emendamenti all'articolo 16: quello dell'onorevole Pasquali, quello dell'onorevole Dini Ulisse, quello dell'onorevole Billia e quello dell'onorevole Pellegrini. L'onorevole Pasquali vuole che si dica: “ preferendosi la costruzione delle strade ferrate aventi attinenza alla difesa dello Stato. ” Gli onorevoli Billia e Pellegrini vogliono che si sopprimano le parole, “ 90 milioni, ” più l'onorevole Pellegrini propone che si sopprima anche la parola “ *secondarie*. ” Queste sono le modificazioni presentate alla compilazione dell'articolo 16.

Le altre proposte sono tutte ritirate, meno quella dell'onorevole Maurigi il quale chiede che nei mille chilometri sia compresa la linea Trapani-Calatafimi-Castellammare.

Contro questa proposta l'onorevole Prinetti propone quest'ordine del giorno: “ La Camera, rinviando ad altro tempo le sue deliberazioni intorno alla concessione di nuove ferrovie d'interesse locale, passa all'ordine del giorno. ”

Gli onorevoli Liroy, Billia ed altri hanno pro-

sentato quest'ordine del giorno: " I sottoscritti, udite le dichiarazioni del Governo, chiedono l'ordine del giorno puro e semplice su tutti gli emendamenti. „ Poi la Commissione propone quest'ordine del giorno. " La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, in ordine alle nuove linee ferroviarie di quarta categoria, passa all'ordine del giorno. „ Invito la Commissione e il Governo ad esprimere il loro avviso sugli ordini del giorno e sugli emendamenti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Devo rinnovare anche in occasione dell'articolo 16 le dichiarazioni fatte ieri dal Governo: che cioè non possiamo accettare nessuna designazione di linee sopra questi mille chilometri di quarta categoria. Essi sono stati proposti dalla Commissione alle condizioni stesse già contenute nella legge del 1879; e quindi il carattere delle strade, e le norme per la loro concessione, rimangono tali e quali.

Ma gli onorevoli Massabò, Pellegrini ed altri hanno chiesto quali saranno i criteri che guideranno il Governo nel concedere questi mille chilometri. Non è facile prevedere fin da ora tutte le circostanze che potranno caso per caso influire sulle deliberazioni del Governo, e meno ancora determinare in precedenza l'influenza di ciascuna. Ma certo è che le strade da concedersi dovranno anzi tutto avere il carattere della pubblica utilità, senza di che non si capirebbe assolutamente il concorso dello Stato.

In secondo luogo sarà necessario di valutare comparativamente l'importanza economica delle varie strade che sono state o saranno domandate, e tener conto così delle funzioni militari e internazionali a cui possono essere chiamate, come pure della spesa che importano e della condizione economica dei corpi morali che le chiedono. Ed inoltre bisognerà avere altresì molto riguardo ad una ripartizione equa fra le varie parti del regno.

A questi criteri io mi sono sempre ispirato nell'assegnare quella piccola parte, che ancora rimaneva, dei 1530 chilometri consentiti dalla legge del 1879.

Certamente anche la priorità delle domande, e soprattutto di quelle fatte da consorzi e corredate di progetti già concordati, dovrà essere tenuta in molta considerazione; ma credo necessario di avvertire che il solo criterio della cronologia non basta, secondo me, a determinare la precedenza delle strade.

Infine aggiungo che ogni anno con la presentazione del bilancio dei lavori pubblici, il Governo presenterà l'elenco così delle strade ferrate

da concedere all'industria privata, come di quelle che i consorzi domanderanno che sieno costruite a cura dello Stato.

È necessario che, in una materia così complicata come questa, il Parlamento, dove tutti gli interessi generali e locali sono rappresentati, possa pronunziare il suo autorevole parere, e illuminare, ove occorra, l'azione del Governo.

Con questa dichiarazione, io prego gli onorevoli colleghi che hanno presentato ordini del giorno per designazione speciale di linee, di voler ritirare le loro proposte; e prego coloro che vorrebbero determinati i criteri in base ai quali i 1000 chilometri dovranno essere ripartiti, di prendere atto delle mie dichiarazioni.

Infine prego l'onorevole Biglia di non insistere sopra la sua proposta di *eliminare* il minimo della spesa per le linee di quarta categoria, perchè allora la responsabilità del Governo, quando non ci fosse più nessun limite di spesa, sarebbe troppo grande e non potrebbe più accettare l'articolo di legge proposto dalla Commissione.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**Presidente.** La Commissione mantiene il suo ordine del giorno?

**La Porta.** (*Presidente della Commissione*) Certamente.

**Presidente.** L'onorevole Prinetti si associa all'ordine del giorno della Commissione, o mantiene la sua proposta?

**Prinetti.** Io non posso associarmi all'ordine del giorno della Commissione, perchè è essenzialmente diverso. Io ho proposto un ordine del giorno... (*Vivi rumori*)

**Presidente.** Ma scusi, onorevole Prinetti, è la stessa cosa. La sua proposta suonerebbe così: La Camera, rinviando...

**Prinetti.** Allo stato attuale della discussione io non voglio più oltre tediare la Camera. Quindi ritiro il mio ordine del giorno, dichiarando semplicemente che voterò contro tutte le proposte che si riferiscono all'articolo 16, e contro anche all'articolo 16. Poichè io credo che questo non abbia nulla che fare col rimanente della legge, e non credo nè utile nè conveniente, sia dal punto di vista parlamentare, sia dal punto di vista finanziario, il mischiare tali questioni, che non hanno nulla che fare colle convenzioni. (*Bene! a sinistra — Rumori a destra*)

**Presidente.** Onorevole Liroy, Ella ritira il suo ordine del giorno e si associa a quello della Commissione: è vero?

**Liroy.** Sì.

**Spaventa.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Sull'ordine del giorno della Commissione?

**Spaventa.** Sì.

**Presidente.** Permetta. Rileggo l'ordine del giorno della Commissione:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, in ordine alle nuove linee ferroviarie di quarta categoria, passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole Spaventa ha facoltà di parlare.

**Spaventa.** (*Segni d'attenzione*) Io non posso votare l'articolo 16, e per conseguenza non posso votare l'ordine del giorno della Commissione, che prende atto delle dichiarazioni del ministro relative a questo articolo.

Non posso votare l'articolo 16, non già perchè i mille chilometri di ferrovie che si offrono di più all'Italia siano soverchi (io credo che l'Italia avrà bisogno d'altro che di mille chilometri per compiere la sua rete ferroviaria!), ma perchè a me pare che non sia questo, nè il tempo nè il luogo di trattare di nuove costruzioni di ferrovie. (Bene! Bravo! *a sinistra*)

È stato tanto biasimato il sistema della legge del 1879, per effetto del quale fu intrapresa la costruzione di molte decine di linee e di non so quanti tronchi di ferrovie, che non possono compiersi senza grande perdita del capitale che vi si impiega. Ebbene, questa offerta di altri 1000 chilometri di ferrovie non fa che peggiorare il sistema tanto lamentato dallo stesso ministro dei lavori pubblici. Non fa differenza che sia lo Stato che costruisca o siano i comuni e le province; la questione è di vedere se nel paese vi son tanti capitali da poter impiegare immediatamente in una massa di costruzioni simili. Ma il sistema non è solo condannevole sotto questo rispetto, bensì sotto un altro riguardo molto più grave. (*Segni di attenzione*) Noi non ci contentiamo di impegnare il presente; ma ipotichiamo l'avvenire. (Bene! Bravo! *a sinistra*)

Io non so che sistema parlamentare sia questo nostro, per cui si fanno leggi la cui esecuzione è rimessa a dieci anni avvenire. Quando mi dite che gli oneri finanziari i quali vengono allo Stato da questa legge non pesano sul presente, ma sull'avvenire, io vi rispondo: voi non avete il diritto di ipotecar l'avvenire per comodo della vostra situazione presente. (*Vive approvazioni a sinistra* — *Commenti*)

**Presidente.** Facciamo silenzio!

**Spaventa.** È stato rilevato, ed io non voglio ripeterlo, il punto poco dicevole di congiungere

l'offerta di questi mille chilometri con il voto che si ha ad emettere sopra queste convenzioni. Di *omnibus*, come si chiamano questi progetti, ne furono fatti molti da questo Parlamento.

Io non voglio nè accusare, nè scusare gli autori di essi; ma dico che se possono congiungersi insieme parecchie leggi che si riferiscono ad argomenti diversi d'amministrazione pubblica, congiungere insieme provvedimenti di indole contrattuale con disposizioni di altro genere aventi per iscopo di assicurare dei beneficii per i collegi elettorali da noi qui rappresentati (Bravo! Bene *a sinistra*) è un sistema pessimo. Io devo ricordare con rammarico che è dunque passato il tempo, forse irrevocabilmente passato, quando convenzioni d'esercizio si presentavano a questa Camera, non con la clausola d'aggiunta di nuove costruzioni, ma con la soppressione di linee già concesse!

Sì, o signori, nel 1874 anch'io presentava alla Camera un progetto di legge, col quale si chiedeva l'approvazione d'una convenzione d'esercizio delle ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, ma con quella proposta domandava che fossero soppresse due linee di ferrovie già concesse molti anni innanzi, che nell'interesse generale dello Stato non mi pareva allora più utile che fossero costruite.

Io sfidava così l'animosità legittima dei rappresentanti delle provincie alle quali quelle linee appartenevano, anzichè mancare al mio dovere, che mi diceva non essere allora opportuno impegnare le finanze dello Stato nella costruzione delle linee medesime. (Bene! Bravo! *a sinistra*)

Ricordo ancora, come in quel tempo, alcuni onorevoli deputati di opposizione, i quali, a ragione, mettevano grande importanza alla costruzione della Eboli-Reggio, vennero da me ad offrirmi lealmente se non il loro appoggio, il loro impegno di non fare nessuna opposizione alle convenzioni da me presentate, purchè inserissi nella legge la costruzione della linea Eboli-Reggio, e (Bene! *a sinistra*) io, sebbene fossi quasi sicuro, innanzi a quella opposizione, che il mio progetto avrebbe naufragato nella Camera, pure, siccome era convinto da una parte che il momento per decretare la costruzione dell'Eboli-Reggio non era ancora giunto, e dall'altra che non fosse conveniente di congiungere il voto sopra una convenzione di esercizio, con un provvedimento relativo alla costruzione di una linea che interessava tante provincie del mezzogiorno, rifiutai la proposta. (Bravo! Sì! *a sinistra* — *Rumori*)

**Presidente.** Facciamo silenzio.

**Spaventa.** Quel tempo è passato, lo so; siamo

entrati per una china, nella quale nessuno sa dove ci arresteremo.

Scendiamo, scendiamo sempre più giù; dobbiamo percorrere tutta la parabola, fino in fondo! Ecco il destino riservato all'avvenire del nostro paese, all'avvenire delle nostre istituzioni! (*Applausi a sinistra*)

**Presidente.** Facciano silenzio.

*Voci.* Non si può approvare?

**Presidente.** Io non trovo a ridire perchè si approva; trovo a ridire per i rumori.

**Spaventa.** Devo ora fare un'altra dichiarazione.

La Camera ricorderà come in uno dei miei discorsi dei passati giorni sopra queste convenzioni, io contrassi l'impegno di presentare una proposta intesa ad introdurre nella legge che discutiamo una clausola, mediante la quale ai diritti acquisiti dalle Società esercenti con le presenti convenzioni, sia resa applicabile la legge di espropriazione per causa di utilità pubblica.

Questa idea, la quale ha saputo di forte agrume a qualcuno, mi ha, dalla maniera con cui è stata generalmente accolta, provato che essa risponde ad un sentimento pubblico, ad un sentimento nascosto nell'animo di molte più persone di quelle che manifestano a parole il loro giudizio sulle convenzioni presenti.

Io avrei avuto obbligo di mantenere quella promessa e avrei potuto farlo oggi, se la Camera non avesse dimostrato la risoluzione di affrettare il voto suo su questa legge.

Per fare con qualche speranza di effetto la mia proposta dovrei riepilogare tutte le obiezioni che si sono accampate contro questi contratti e tutti gli argomenti che sono stati allegati in favore, e poi chiedere alle vostre coscienze se vi sentite sicuri dell'avvenire, se i danni che minacciano poter nascere da queste convenzioni vi sembrano così improbabili che si possa passar sopra facilmente alle cautele necessarie per prevenirne. Ma per far ciò, come ho detto, vi sarebbe bisogno di assai lungo tempo. D'altra parte, tutto ponderato, a me sembra chiaro che con le leggi vigenti, quando il Parlamento sia per autorizzare il Governo al riscatto dell'esercizio, la cosa possa farsi legittimamente senza obiezione alcuna. E perciò ho rinunciato alla proposta che intendeva fare. Io prego e fautori e avversari delle convenzioni di prendere, se posso adoprare questa frase, atto di questa mia dichiarazione, con la quale finisco dicendo siccome io credo che, senza bisogno di una clausola speciale in questa legge quando che sia, se la necessità e l'interesse pubblico richiedano che sia posto fine a questi con-

tratti, il Parlamento è libero di provvedere all'avvenire del paese. (*Bravo!*)

**Nicotera.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera per fatto personale.

**Nicotera.** Accenno subito il mio fatto personale. Sebbene l'onorevole Spaventa non mi abbia nominato, pure molti in questa Camera sanno, e testè l'ho udito ripetere giustamente, che io era fra i deputati che più s'interessavano per la costruzione della linea Eboli-Reggio. È quindi evidente che l'allusione dell'onorevole Spaventa è diretta a me; ed io non esito a dichiarare che l'onorevole Spaventa ha detto il vero. Se di una prova della fermezza di carattere dell'onorevole Spaventa noi avessimo avuto ancora bisogno, l'avremmo avuta in questa discussione; ed è giusto che gli se ne renda lode, specialmente in un momento in cui i caratteri sono diventati una cosa tanto rara. (*Movimenti e approvazioni a sinistra*)

**Presidente.** Si limiti al fatto personale, onorevole Nicotera.

**Nicotera.** Mi consentano però l'onorevole Spaventa e la Camera, che io chiarisca la differenza grandissima che passava tra la questione che si agitava allora, e la questione che si agita oggi. Anzitutto le convenzioni, che allora presentava l'onorevole Spaventa, nulla avevano di simile con le convenzioni attuali, e non avevano certamente la gravità che queste hanno.

E poi la linea sostenuta da me e dagli amici miei aveva un carattere d'interesse generale, mentre ora i mille chilometri, di cui ha parlato l'onorevole Spaventa, hanno un interesse tutto di carattere locale.

Date queste spiegazioni, io non voglio abusare della bontà della Camera, e finisco di parlare. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

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

(*Movimenti, conversazioni — I deputati ingombrano l'emiciclo.*)

Prendano i loro posti, onorevoli colleghi, e facciano silenzio.

**Cavalletto.** (*Della Commissione*) In nome della Commissione io debbo dare brevi risposte alle osservazioni testè fatte dall'onorevole Spaventa. Quanto all'ipotecare l'avvenire, rispondono le leggi... (*Rumori a sinistra*)

**Cavalletto.** (*Della Commissione*) ...rispondono le leggi dal Parlamento votate, relative alle costruzioni ferroviarie, ed altre leggi relative alle opere



straordinarie stradali, idrauliche e marittime, le quali si estendevano, per la loro esecuzione, ad una lunga serie di anni. Leggi ottime, leggi benefiche. (Oh! oh! *a sinistra*)

Sì, signori! La legge del 1879 ha dato un grande impulso alle costruzioni ferroviarie, come l'altra legge delle opere stradali, idrauliche e marittime ha soddisfatto a grandi necessità del paese. (*Rumori a sinistra — Bene! a destra ed al centro*)

Io vi raccomando la tolleranza. Sarò breve, ma abbiate la cortesia di ascoltarmi.

Quanto all'altra censura fatta, che cade sulla Commissione... (*Vivissimi rumori ed interruzioni a sinistra*)

**Presidente.** (*Con forza*) Facciano silenzio. Smettano da questi rumori.

**Cavalletto.** (*Della Commissione*) ...di avere inclusi in questa legge i mille chilometri di ferrovie di quarta categoria, rispondo che la Commissione ha obbedito alle proposte ed alle raccomandazioni che furono fatte da tutti gli Uffici. Il che vuol dire che quest'aggiunta dei chilometri di quarta categoria era una necessità sentita dal paese. (*Rumori a sinistra*)

Le domande che furono qui fatte rispetto alle linee di quarta categoria da deputati di ogni partito, dimostrano questa necessità. (*Bravo! Bene! — Applausi a destra ed al centro — Rumori a sinistra*) Qui non si tratta di comperare voti, o di indurre la Camera a votare le convenzioni; si tratta solamente di soddisfare alle necessità del paese! (*Bravo! Bene! — Rumori a sinistra*)

E se io volessi entrare in considerazioni a questo proposito, vi potrei dimostrare, signori, che la esecuzione di altre ferrovie per completare le linee già ordinate per legge, per alcune regioni è una vera necessità, è un'urgenza assoluta, (Oh! oh! *a sinistra — Bravo! Bene! al centro ed a destra*) è un atto di giustizia nazionale. E quindi io protesto... (Oh! oh! *a sinistra — Bravo! Bene! — Applausi al centro ed a destra*) quindi io protesto contro ogni considerazione avversaria che possa menomare la dignità del Parlamento e offendere la nostra coscienza. (*Applausi prolungati — Rumori a sinistra*)

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Spaventa che è il più implacabile avversario così dell'esercizio privato, come di questa legge, pareva sulle prime che volesse esaminarla con serenità di animo e di mente; ma poi ha finito, per servirmi del paragone usato già dall'onorevole Mariotti nella seduta di ieri, col parlare in maniera che

le sue parole somigliano a violenti colpi di accetta vibrati contro un albero. Fortunatamente, finora, questi colpi non sono bastati ad atterrare l'albero, anzi neppure a scuoterlo (*Rumori a sinistra* e la ragione sta in ciò che l'albero è sano e vigoroso, (*Rumori a sinistra — Bene! a destra*) e non vacilla per soffiare di venti. (*Vivi rumori a sinistra — Bene! al centro e a destra*)

L'onorevole Spaventa ha detto che il parlamentarismo italiano gli pareva oramai sceso così basso da non poter sperare che più tornasse il tempo in cui nelle convenzioni ferroviarie proposte dal Governo, anzi che aggiunte nuove linee a quelle prima approvate, si vedessero soppresse alcune di quelle già votate dal Parlamento, come egli fece nel 1874.

Potrei rammentargli che nel suo disegno di legge del 1874, come negli altri progetti da lui presentati successivamente, si provvedeva anche alla costruzione di nuove ferrovie, per esempio, della Roma Sulmona. Ma pregherò invece l'onorevole Spaventa di ricorrere alla sua stessa memoria, e ricordarsi come fu presentato dal Governo il presente disegno di legge.

Avremmo avuto forse assai miglior giuoco, se avessimo proposto col nostro disegno di legge anche nuove strade da costruirsi; ma il Governo, nonchè proporre di costruire nuove ferrovie, si è astenuto perfino dal determinare quali fra quelle già votate sarebbero state costruite con priorità... (*Rumori in vario senso*) ed avrebbe desiderato che la legge fosse esaminata tale e quale era stata presentata.

Furono gli Uffici della Camera, come la Commissione attestava ora per bocca del suo vicepresidente, che insistettero affinché nuovi chilometri di 4<sup>a</sup> categoria fossero aggiunti agli antichi già esauriti; e la Commissione ne fece proposta. Il Governo resistette alle prime domande, ma la Commissione, tenendo conto dell'unanime voto degli Uffici che chiedevano cotesto aumento, rinnovando le raccomandazioni già fatte da ogni parte della Camera durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici, ha insistito perchè l'articolo 16 fosse incluso nella legge.

L'onorevole Spaventa ha detto che quando egli presentò nel 1874 il suo disegno di legge, alcuni deputati di opposizione andarono da lui promettendogli il loro aiuto ed i loro voti, se egli vi avesse incluso la linea Eboli-Reggio. E, l'onorevole Spaventa, rifiutando quei voti, non fece che il suo dovere; ma il Governo non ebbe di queste pressioni; e le avrebbe respinte se le avesse avute, con la massima indignazione; onde anche in

questo si sente la coscienza tranquilla e pura. (Bene! a destra — Rumori a sinistra).

E dopo di ciò giudichi la Camera, da quel che ora ha udito, se sia il Governo che ha fatto l'offerta dei mille chilometri, come ha affermato l'onorevole Spaventa, o se piuttosto il Governo non abbia cercato di resistere nella misura che poteva alle continue domande che da ogni parte gli sono state fatte.

*Voci.* È vero.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** E fatte non da deputati che promettessero segretamente i loro voti, ma bensì dalla Giunta parlamentare e dalla Camera stessa apertamente e secondo le forme costituzionali. L'onorevole Spaventa ha pur parlato di beneficii che noi rendiamo con questa legge ai collegi elettorali. Ma non ricorda dunque più le mie recenti dichiarazioni di non accettare nessuna designazione di linee, appunto perchè voglio presentare le tabelle in occasione del bilancio; affinchè la Camera dichiari e dica se quelle linee sieno degne o no di esser comprese nella quarta categoria? Ed io non avrei mai accettato l'articolo senza questa condizione, e sdegnerei di accettarlo oggi, anzi sarei il primo a chiederne la soppressione — giacchè non fu il Governo che l'ha presentato — se mai potesse sorgere il dubbio che noi vogliamo con esso ottenere il voto di un solo deputato alla legge delle convenzioni, già approvate con tante splendide votazioni.

Dove sarebbe il rispetto per la coscienza di tutti voi, deputati di maggioranza, o di minoranza, se credessimo che il porre in questa legge mille chilometri da concedersi in altro tempo, da pagarsi fra dieci anni, sia tal cosa da decidere il vostro voto, in un modo più che in un altro? (Mormorio a sinistra — Applausi a destra)

Io, onorevole Spaventa, rispetto troppo, non solo il Governo del quale faccio parte, ma i rappresentanti d'Italia, per gettare sopra di essi un tale sospetto! (Benissimo! Bravo! Applausi!)

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

*Voci.* Ai voti! Ai voti!

**Presidente.** Che voti! Dovevano domandare la chiusura prima. Ora ho dato facoltà di parlare all'onorevole Crispi, ed io non vengo meno ai miei doveri verso nessuna parte della Camera.

*Una voce.* È impazienza.

**Presidente.** C'è ragione di essere impazienti. (ilarità)

**Spaventa.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Crispi.** Ringrazio l'onorevole presidente di avermi mantenuto il diritto di parlare.

**Presidente.** Non ho fatto che il mio dovere.

**Crispi.** La Camera ha udito l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli ha gettato sulla Commissione e sugli Uffici, di cui essa è l'emana-zione, la responsabilità dell'articolo 20 contro cui giustamente l'onorevole Spaventa si è ribellato. Ora, mi permetta l'onorevole Genala di dirgli ch'egli si è difeso malamente. (Rumori — Commenti)

Un Ministero, che ha una maggioranza, che ha un concetto, un programma, non si lascia trascinare nè dagli Uffici nè dalle Commissioni. Si lasciano trascinare quei ministri, i quali raccolgono i voti secondo le occasioni. (Benissimo! a sinistra — Rumori a destra)

Il Ministero doveva comprendere che tanto l'articolo 19 come l'articolo 20 erano mal collocati in questa legge nella quale si approvavano i contratti per l'esercizio delle ferrovie. Avete veduto nella seduta di ieri e in quella d'oggi quanti appetiti hanno suscitato quei due articoli.

Mille chilometri che s'intromettono di quarta categoria sono insufficienti, e le molte domande che vi furono fatte vi provano che ce ne vogliono parecchie migliaia per soddisfare alle legittime esigenze di tutto il paese.

Io lodo il Ministero del suo primo proponimento. Mi ero accorto che nel primitivo disegno di legge quest'articolo non c'era ed aveva ben fatto. Ma egli si è pentito nel suo cammino, capì che la legge aveva bisogno di qualche lusinga per poter trionfare nell'urna. (Vivi rumori a destra — Approvazioni a sinistra) Laonde quando gli vennero fatte le proposte per questi due nuovi articoli egli ha accettato ed ha fatto male. (Bravo! Bene! a sinistra)

Un Ministero che si rispetta doveva comprendere i pericoli della proposta medesima; e siccome deve dirigere esso e non altri, perchè esso ne ha il diritto e il potere, la volontà della Camera, doveva respingere qualunque proposta che anche indirettamente avesse potuto metter dei dubbi sulla moralità del disegno di legge. (Bravo! a sinistra) Quindi l'onorevole Genala non ha difeso il Governo quando ha cercato di attingere le origini di quest'articolo a un potere che è fuori di lui. No; egli non ha fatto se non che aggravare la sua posizione. Egli ha provato e qui e fuori che non è padrone dei voti della Camera che egli se li procaccia secondo i bisogni. (Vivi rumori)

**Depretis, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Su che cosa vuol parlare, onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io intendo di fare una dichiarazione alla Camera su questa questione, cioè sull'articolo 20, l'ultimo articolo del disegno di legge.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Depretis, presidente del Consiglio.** (*Segni di attenzione*) Dirò una parola all'onorevole Crispi, il quale ha fatto colpa al Ministero di aver accettato una variazione al suo disegno di legge. Egli ha detto che il Ministero, non avendo un programma assoluto, preciso, un concetto esatto sulla legge che intendeva sottoporre alla Camera, ha accettato la proposta della Commissione, e ha creduto tener conto dei voti manifestati largamente dagli Uffici.

Ma, onorevole Crispi, io me ne rimetto alla sua esperienza parlamentare: il Ministero non solo ha il diritto di tener conto dei voti manifestati dagli Uffici e dei lumi che sono il risultato della discussione, ma ne ha anche il dovere. (*Bene! Bravo!*)

Sono infiniti gli esempi nella nostra legislazione di Ministeri, che, avendo presentato uno schema di legge con molte minori variazioni di quelle che sono nell'attuale disegno di legge, tuttavia non hanno creduto di mancare al debito loro lasciandosi persuadere dalla discussione e dai voti degli Uffici, interpreti dei voti e dei sentimenti della Camera. (*Bravo! Bene! a destra — Mormorio a sinistra*)

E pertanto a me pare che nulla sia da rimproverare al Ministero, che pure non aveva questa sirena, questa seduzione, come alcuni la credono, di questo progetto di legge per mille chilometri, il cui pagamento comincia fra dieci anni; in verità è una seduzione molto modesta, onorevoli colleghi, (*Si ride*) ed io ho dovuto invece convincermi che questa proposta era buona, perchè con essa si veniva a soddisfare ai bisogni e agli interessi delle popolazioni, ed ho quindi accettata la proposta. (*Rumori a sinistra*)

Per farsi un concetto della importanza di questo progetto non fa bisogno di avere sott'occhio le proposte che stanno davanti a noi (37 fra proposte aggiuntive ed ordini del giorno, che prendono una specie di prenotazione su questi mille chilometri): il Ministero non ha bisogno di questo argomento, che è pure una riprova della ragionevolezza dell'articolo 16; basta vedere come rapidamente siano stati consunti e assegnati i 1530 chilometri della legge del 1879, e quanto vive siano le istanze delle popolazioni, disposte a fare sa-

crifici gravissimi, pur di profittare delle facoltà concesse con le leggi precedenti, per avere ancora qualche strada ferrata di quarta categoria, concorrendo nelle spese a fine di soddisfare ai loro interessi.

E forse che il Governo deve rimanere inerte dinanzi a queste dimostrazioni?

Il Governo non avrebbe nessunissima difficoltà a consentire che questo articolo 16, che pare uno scandalo all'onorevole Spaventa, fosse staccato dalla legge, e se ne facesse una legge speciale. Ma a che, o signori? Io credo che la questione non si muterebbe in questa Camera, mentre questa separazione potrebbe far credere che il Ministero non tenesse abbastanza in conto gli interessi delle popolazioni, ai quali, con questa modesta disposizione, si mira di provvedere.

Pertanto io dichiaro alla Camera, che, sebbene questo articolo non sia di iniziativa del Governo, tuttavia il Ministero tiene alla sua approvazione nel modo il più assoluto. Io prego la Camera di votarlo, poichè, se la Camera lo respingesse, il Gabinetto crederebbe di aver perduto la sua fiducia.

*Voci.* Chiusura! chiusura!

**Presidente.** Essendo stata chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata, la pongo a partito.

(*È approvata.*)

L'onorevole Spaventa ha facoltà di parlare per fatto personale.

Prego di accennare il suo fatto personale.

**Spaventa.** Il mio fatto personale è semplicissimo e riguarda due punti del discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che non posso lasciar passare senza osservazioni.

Uno è una circostanza di fatto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che ancor io inclusi nella convenzione del 1874 la costruzione di linee.

Ma l'onorevole ministro mi consentirà di dire che io non inclusi se non quelle linee, alla cui costruzione la Società delle Meridionali era già obbligata.

Ed infatti la Società delle Meridionali aveva obbligo di costruire due strade ferrate. Ora, con la mia proposta, di una di quelle linee si costruiva soltanto una parte, e dell'altra si mutava il tracciato. Dunque non si faceva nessuna linea nuova. La linea Aquila-Rieti si mutava in una linea Sulmona-Roma.

Però, il fatto più grave che io posso anche meno lasciar passare inosservato nel discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici è di carattere morale. L'onorevole ministro ha sdegnosamente respinto l'imputazione che ha creluto avergli io fatto di accattar voti favorevoli al suo disegno di legge mediante la offerta di questi 1000 chilometri di ferrovie.

Ed io non posso che inchinarmi innanzi al suo disdegno. Ma mentre ha protestato che questi 1000 chilometri di ferrovie non fu egli ad offrirle, ma bensì a lui vennero offerti dalla Commissione, non ha poi potuto dire di avere avuta la forza di respingere l'offerta. (*Si ride — Approvazioni a sinistra — Rumori a destra e al centro*)

L'onorevole ministro non ha ravvisato, come non doveva, alcun merito in me di non avere accolto la proposta che mi si faceva di non combattere la legge, qualora io avessi introdotto nella legge stessa la linea Eboli-Reggio, ed ha detto che quell'atto nulla aveva di eroico, e che non fu se non l'adempimento del mio stretto dovere il non accettare un'offerta che avrebbe avuto il significato che io oggi rimprovero ad un atto suo. Ma io gli domando a mia volta perchè non ha respinta la domanda della Commissione? Se non trova che io fossi degno di lode per avere respinta una simile domanda, come si sente egli tranquillo d'averla accettata? (*Rumori vivissimi — Oh! oh!*)

**Presidente.** Facciano silenzio.

Onorevole Spaventa, si limiti al fatto personale.

**Spaventa.** Del resto, onorevole ministro, ripeto che io giammai ho pensato che quel mio atto avesse alcun che di eroico; non fu che l'adempimento del mio stretto dovere; ma quando io adempio al mio dovere, io non chiedo medaglie al valor civile. (*Oh! Oh! — Rumori*)

**Presidente.** L'onorevole Cairoli ha facoltà di parlare sull'ordine della votazione. (*Segni di attenzione*)

**Cairoli.** Io ho chiesto di parlare quando l'onorevole Genala disse che egli era pronto ad accettare la soppressione dell'articolo. Ma l'onorevole Depretis l'ha immediatamente contraddetto. (*No! no!*)

Io credo che sarebbe stato utile anche pel Ministero di non mettere un vincolo, che è un errore....

**Presidente.** Onorevole Cairoli, la discussione è stata chiusa. Ella non può entrare nel merito. Parli solamente sull'ordine della votazione.

**Cairoli.** Ad ogni modo, ricordo che l'onorevole Depretis, in altra occasione, protestò contro que-

sta pressione, perfino con la sua dimissione da deputato.

**Presidente.** Ma, onorevole Cairoli, questo non entra nell'argomento; io non la posso lasciar parlare.

**Cairoli.** E poichè si è posta anche la questione di Gabinetto, noi voteremo contro questo articolo, pregando i sottoscrittori dei vari ordini del giorno di voler associarsi a noi, perchè, se furono eccitati gli appetiti, non saranno, certamente, sodisfatti delle raccomandazioni che hanno un valore più effimero degli ordini del giorno. (*Vivi Rumori*)

**Corvetto, relatore.** Chiedo di parlare.

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

**Corvetto, relatore.** Dovremmo ora riferire sulle petizioni, ma tenendo conto delle condizioni attuali della Camera, ne facciamo a meno, tanto più potendo noi dichiarare che la Commissione ha tenuto tutto il conto possibile delle petizioni ricevute sia prima, sia durante la discussione; di che ne fanno prova gli emendamenti introdotti.

Del resto, ciascuna petizione fu corredata dei nostri appunti, e noi proponiamo di passare ogni cosa al Governo, perchè ne sia tenuto conto nella compilazione del regolamento, e in generale nell'attuazione della legge.

**Presidente.** Prego la Camera di fare attenzione.

Prima di tutto, metterò a partito l'ordine del giorno della Commissione, poi metterò a partito l'articolo 20, quindi si procederà alla votazione a scrutinio segreto, sul complesso del disegno di legge.

(*Molti deputati occupano l'eminciclo.*)

Onorevoli colleghi, prendano i loro posti, li prego.

Leggo l'ordine del giorno della Commissione.

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, in ordine alle nuove linee ferroviarie di quarta categoria, passa all'ordine del giorno. »

Chi approva quest'ordine del giorno voglia alzarsi.

(*È approvato.*)

Ora leggo l'articolo 20.

« In aggiunta ai 1530 chilometri, di cui all'articolo 10 della legge 29 luglio 1879 n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>), è autorizzata la costruzione di altri mille chilometri di ferrovie secondarie di quarta categoria e la conseguente spesa di 80 milioni, alle

condizioni di riparto di cui all'articolo 11 della predetta legge del 1879 e all'articolo 15 della presente legge.

“ Il pagamento di tale somma verrà fatto in due esercizi finanziari a cominciare dall'undecimo anno dall'attuazione della presente legge. ”

Sulla votazione di questo articolo è stata chiesta la votazione nominale dagli onorevoli Orsini, Torrigiani, Martini G. B., Levi, Cavallini, Pelosini, Serafini, Farina J. E., Brunialti, Pugliese, Lioy, Massabò, Castelli, Spirito, De Maria, Franzosini, Chinaglia, Lagasi.

Coloro dunque che approvano l'articolo 20 risponderanno sì; coloro che non l'approvano risponderanno no.

Invito gli onorevoli deputati a non far rumore ed a rispondere a voce alta, affinchè l'ufficio di Presidenza possa compiere, con esattezza, il proprio dovere, ed avverto ancora una volta che dopo la votazione nominale si procederà, senz'altro, alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge; onde invito gli onorevoli deputati a non allontanarsi dall'Aula.

Si proceda alla chiama.

**Quartieri**, segretario, fa la prima e la seconda chiama.

Risposero sì:

Agliardi — Araldi.

Baccelli Augusto — Baldini — Balestra — Barazzuoli — Bardoscia — Baracco Giovanni — Baracco Luigi — Barsanti — Basteris — Beneventani — Berti Lodovico — Biglia Felice — Billia Giovanni — Borelli Bartolomeo — Borgatta — Borromeo — Boselli — Brin — Brunetti — Brunialti — Buonomo — Buttini.

Caetani — Canevaro — Capozzi — Cappelli — Carboni — Cardarelli — Castelli — Cavalletto — Cavallini — Chiala — Chiapusso — Chiaradia — Chimirri — Chinaglia — Cibbario — Clementi — Codronchi — Colaianni — Colombini — Coppino — Cordopatri — Corleo — Corrado — Correale — Correnti — Corsi — Corvetto — Cuccia — Curcio Giorgio — Curioni.

Dari — De Bassecourt — De Blasio Vincenzo — De Cristofaro — De Filippis — De Lieto — Del Vasto — De Mari — De Pazzi — Depretis — De Renzis — De Rolland — De Saint-Bon — De Zerbi — Di Balme — Di Baucina — Di Belmonte Gioacchino — Di Blasio Scipione — Di Gropello — Di Marzo — Dini Enrico — Dini Ulisse — Di San Giuseppe.

Elia — Ercole.

Fabbricotti — Faina Eugenio — Faina Zeffirino — Falconi — Farina Luigi — Ferrari Carlo — Ferrati — Ferri — Fili-Astolfone — Firmaturi — Fornaciari — Fortunato — Franceschini — Franchetti — Franzi — Franzosini — Frola — Fusco.

Gangitano — Geymet — Genala — Gianolio — Giolitti — Giordano Ernesto — Giordano Giuseppe — Giovannini — Giudici — Grassi — Grimaldi — Grossi — Guevara — Guicciardini — Guillichini.

Indelli — Inviti.

Lacava — Lagasi — La Porta — Lazzarini — Levi — Lioy — Lorenzini — Luchini Odoardo — Luciani — Lugli — Lunghini — Luporini.

Macry — Majoli — Maldini — Mantellini — Maranca Antinori — Marcatili — Marchiori — Marselli — Martelli-Bolognini — Martini Ferdinando — Martini Giovan Battista — Martinotti — Massabò — Mattei — Maurogò nato — Mazza — Mazzacorati — Melchiorre — Mezzanotte — Minghetti — Miniscalchi — Monzani — Morana — Morandi — Mordini — Moscatelli.

Narducci.

Oliva — Orsini.

Paita — Palitti — Palizzolo — Pascolato — Pasolini — Patamia — Pelosini — Pelloux — Penserini — Peruzzi — Plastino — Plutino — Polvere — Pozzolino — Pugliese Giannone — Pullè

Quartieri.

Racchia — Raffaele — Raggio — Randaccio — Ravenna — Ricotti — Righi — Riola — Rocco Marco — Rocco Pietro — Romanin-Jacour — Romeo — Rosano — Ruggiero — Ruspoli.

Sagariga-Visconti — Salaris — Sani Giacomo — San Martino — Saporito — Schiavoni — Sciacca della Scala — Semmola — Serafini — Sineo — Solidati-Tiburzi — Solinas Apostoli — Sormani-Moretti — Speroni — Spirito.

Tajani — Tartufari — Tenani — Testa — Teti — Tittoni — Tommasi-Crudeli — Tondi — Torlonia — Torrigiani — Trevisani — Trompeo — Turbiglio.

Ungaro.

Vacchelli — Vallegia — Valsecchi — Vayra — Vigna — Visocchi.

Zeppa — Zucconi.

Risposero no:

Adamoli — Alario — Alimèna — Amadei —

Andolfato — Angeloni — Aporti — Asperti — Aventi.

Baccarini — Bajocco — Barbieri — Basetti Giovan Lorenzo — Basini — Berio — Bernini — Bertani — Bertolotti — Billi — Bonacci — Bonajuto — Bonardi — Boneschi — Borghi — Borrelli Davide — Borsari — Bosdari — Bovio — Branca — Bruschettoni.

Cadenazzi — Cagnola — Cairoli — Canzi — Caperle — Capilongo — Capo — Capone — Capponi — Carcani — Carmine — Carpeggiani — Castellazzo — Cavalli — Cavallotti — Cefaly — Cerulli — Chigi — Cocco-Ortu — Cocozza — Colonna-Sciarra — Comin — Comini — Compans — Cordova — Costa — Costantini — Crispi — Cucchi Francesco — Cucchi Luigi — Curzio Francesco.

Damiani — Dayala-Valva — D'Arco — Del Balzo — Del Giudice — Della Rocca — Delvecchio — Del Zio — De Riseis — De Seta — Di Belgioioso — Di Breganze — Di Camporeale — Di Gaeta — Diligenti — Di Pisa — Di Rudini — Di San Donato — Di Sant'Onofrio — Dotto.

Fabbi — Fabbri — Fabris — Fabrizio Paolo — Farina Nicola — Favale — Fazio Enrico — Ferrari Ettore — Ferrari Luigi — Figlia — Finocchiaro — Fortis — Francica — Fulci.

Gagliardo — Gallotti — Gandolfi — Garibaldi — Gattelli — Gerardi — Giovagnoli — Giuriati — Guala.

Indelicato.

Lanzara — Lazzaro — Lualdi — Luchini Giovanni — Luzzatti.

Maffi — Majocchi — Marazio — Marcora — Marescalchi — Mariotti Filippo — Mariotti Giovanni — Mazziotti Mattco — Melodia — Merzario — Miceli — Mori — Musini — Mussi.

Napodano — Nervo — Nicotera — Nocito.

Odescalchi — Orsetti.

Pais — Palomba — Panizza — Papa — Parenzo — Parodi — Parona — Pasquali — Patrizii — Pavesi — Pavoni — Pellegrini — Perelli — Pianciani — Pierotti — Placido — Polti — Priario — Prinetti.

Ricci — Riccio G. B. — Rinaldi Antonio — Rinaldi Pietro — Riolo — Rogadeo — Romano — Rossi — Roux — Ruggieri.

Sacchi — Saladini — Sambiasi — Sanguinetti — Sani Severino — Savini — Scarselli — Secondi — Seismit-Doda — Serena — Serra — Severi — Simeoni — Simonelli — Simoni — Solimbergo — Spaventa — Sprovieri — Squarcina.

Tecchio — Tegas — Tivaroni — Toaldi — Trinchera.

Umana.

Villa — Vollaro.

Zanardelli — Zanolini.

*Si astenne:*

Bianchi.

**Presidente.** Comunico alla Camera il risultato della votazione nominale sull'articolo 16, ora 20, ed ultimo del disegno di legge relativo all'esercizio delle ferrovie:

Presenti . . . . .	413
Votanti . . . . .	412
Risposero sì . . . . .	224
Risposero no . . . . .	188
Si astenne . . . . .	1

*(La Camera approva l'articolo ultimo del disegno di legge. — Molti onorevoli deputati occupano l'emiciclo — Rumori, conversazioni e commenti prolungati.)*

Onorevoli deputati, si rechino ai loro posti e facciano silenzio!

**Napodano.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Su che cosa, onorevole Napodano?

**Napodano.** Per un richiamo al regolamento.

**Presidente.** Parli pure.

**Napodano.** La Camera permetterà che io, pel piacere di essere alla fine di questa lunga discussione, la preghi di essermi cortese di pochi momenti d'attenzione. *(Continuano i rumori)*

**Presidente.** Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

**Napodano.** La Camera comprenderà come le conseguenze del disegno di legge, che fra poco sarà votato a scrutinio segreto, e intorno al quale tanto si è detto da una parte e dall'altra della Camera, possano creare ad alcuni deputati, senza alcuna loro colpa, e colla massima buona fede, una posizione incompatibile colle leggi che attualmente ci reggono. *(Oh! oh! al centro ed a destra)*

**Presidente.** Ma, onorevole Napodano, le osservo che si tratta della dignità della Camera, e non permetterò che si oltraggi la coscienza di nessuno dei nostri colleghi.

**Nepodano.** Quando il prestigio delle nostre istituzioni parlamentari era tenuto alto... *(Vivissimi rumori e proteste a destra ed al centro)*

**Presidente.** *(Con forza)* Ma, onorevole Napodano, io non posso permettere che Ella manchi di rispetto ai suoi colleghi.

*Voci al centro e a destra.* All'ordine! all'ordine! — Parli! parli! *a sinistra.*

**Napodano.** Io professo il più alto rispetto per la Camera...

**Presidente.** Allora può risparmiarsi queste parole. (*Agitazione vivissima — Rumori — Approvazioni*)

**Napodano.** Io ricorderò, o signori, che nel 1851 o nel 1852, ai tempi del conte di Cavour, quando fu presentato un disegno di legge intorno alla installazione ed al regolamento della Banca Nazionale (*Rumori a destra ed al centro — Sì! sì! a sinistra*), fu domandato dal deputato Bertolini, di felice ricordanza, e sostenuto da altri deputati rispettabilissimi del Piemonte, che fosse presentato l'elenco degli azionisti deputati della Banca Nazionale. (*Oh! oh! — Proteste e rumori vivissimi a destra ed al centro. — Ha ragione! Bene! a sinistra*)

**Presidente.** (*Con vivacità*) Ma, onorevole Napodano, io non posso permettere che Ella continui in questo modo. Ella ha chiesto di parlare per un richiamo al regolamento; parli dunque del regolamento, altrimenti sarò costretto a toglierle la facoltà di parlare (*Rumori a sinistra*)

**Napodano.** Vengo dunque al regolamento.

Nel 1870 l'onorevole La Porta, il quale non era allora presidente di una Commissione così importante come è ora, sanno che cosa dichiarava alla Camera, appoggiando una proposta analoga dell'onorevole Nicotera tendente a far presentare l'elenco degli avvocati ed azionisti della Banca Nazionale?

**Presidente.** (*Scuotendo con forza il campanello*) Ma senta, onorevole Napodano, che intende Ella di dire? (*Rumori a destra ed al centro — Proteste a sinistra*) Io non posso permettere che Ella continui a parlare in questo modo.

**Napodano.** Non potendo esprimere le mie idee, io mi limiterò a ricordare quello che può essere dimenticato, cioè le disposizioni di legge intorno alle incompatibilità parlamentari.

Io invoco i sentimenti più delicati dei miei colleghi perchè, ove mai essi si trovino in alcuno dei casi dalla legge contemplati, si astengano dal prender parte al voto, affinchè nessuno si possa permettere di fare men che rispettose rimostranze a danno del nostro prestigio.

E credo utile ricordare le parole della legge: " Non possono far parte della Camera gli amministratori, direttori generali, e rappresentanti, ed in generale tutti quelli che sono retribuiti sul bilancio delle Società sovvenzionate dallo Stato. „ Io mi rimetto alla lealtà dei miei colleghi; se alcuno, io ripeterò ad essi, si trova nelle condizioni sovra riferite, lo dichiaro coll'astenersi volontariamente dal votare. E questo dico, non perchè io dubiti dell'integrità loro, ma perchè nessuno possa sospettare che un interesse estraneo,

che non sia quello del bene del paese, abbia contribuito all'approvazione di questo disegno di legge. (*Bene! Bravo! — Applausi a sinistra — Rumori a destra ed al centro*)

**Presidente.** Onorevole Napodano, ciascuno è custode della propria dignità, e ciascuno ha la coscienza di avere adempiuto il suo dovere.

Intanto io debbo manifestare alla Camera che gli onorevoli Colonna Avella e Cavallini mi hanno dichiarato che non prendono parte alla votazione. (*Bene!*)

**Cairolì.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairolì. (*Segni di attenzione*)

**Cairolì.** Io vorrei fare una dichiarazione nella quale credo consenzienti tutti i miei colleghi.

La discussione lunga, difficile, delicata che sta per chiudersi con lo scrutinio segreto, se non lascerà traccia di liete impressioni, ne lascerà però una che non si cancellerà mai; quella di un ricordo di gratitudine verso il nostro illustre presidente. (*Applausi unanimi e vivissimi da tutti i lati della Camera*)

Alla calma mantenuta in una questione che toccando così alti interessi nazionali eccitava i più vivi attriti delle opinioni, ha contribuito la somma sagacia e l'ammirabile imparzialità del nostro presidente; ed io sono lieto che il vostro applauso mi dica esser io sicuro interprete non solamente dei miei amici, che me ne avevano dato espresso incarico, ma di tutta la Camera. (*Scoppio di applausi unanimi, prolungati e vivissimi da tutte le parti della Camera*)

**Presidente.** (*Sorge in piedi visibilmente commosso — Grandi, prolungati applausi*) Ringrazio, con animo commosso, l'onorevole mio amico Cairolì; ringrazio, con l'animo profondamente riconoscente, la Camera di questa dimostrazione di benevolenza. (*Applausi*)

Io so di non aver fatto altro che compiere modestamente il mio dovere, ma se vi è una dimostrazione di benevolenza, se vi è una ricompensa, a cui io abbia mai potuto ambire nella mia vita, certo nessuna dimostrazione, nessuna ricompensa mi poteva essere più cara, più gradita di questa. (*Applausi unanimi, vivissimi e prolungati da tutte le parti della Camera*)

Si procederà ora alla votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge. Prego gli onorevoli deputati di non recarsi alle urne se non quando sieno chiamati, affinchè si possa fare uno scrutinio preciso dei voti, ed affinchè ciascuno sappia che lo si compie col massimo scrupolo.

**Si proceda alla chiama.**

**Quartieri, segretario, fa la prima e la seconda chiama.**

**Presidente.** Proclamo il risultamento della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge relativo all'esercizio delle ferrovie.

Presenti e votanti . . . . . 429

Maggioranza . . . . . 215

Voti favorevoli . . . . . 226

Voti contrari . . . . . 203

*Voci a sinistra.* E la maggioranza dove è andata? (*Applausi prolungati a sinistra.*)

(*La Camera approva.*)

Per non sollevare ora una discussione sull'ordine del giorno io proporrei che s'inserissero per primi nell'ordine del giorno i seguenti disegni di legge:

“ Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia e il Madagascar ;

“ Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali;

“ Convalidazione di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884;

“ Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883;

“ Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino;

“ Contratti di vendita e permuta di beni demaniali. ”

Domani stesso la Camera stabilirà poi il suo ordine del giorno.

(*Rimane così stabilito.*)

Domani alle 2 seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 8,10.

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

1° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia e il Madagascar. (227)

2° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

3°-4° Convalidazione di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

5° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

6° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nella provincia di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271) (*Urgenza*)

7° Contratti di vendita e permuta di beni demaniali. (297) (*Urgenza*)

8° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della

legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

9° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (181)

10° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

11° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

12° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

13° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

14° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

15° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato *F* della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

16° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

17° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

18° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

19° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

20° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

21° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

22° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

23° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

24° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

25° Impianto, di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

26° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

27° Istituzione della riserva navale. (108)

28° Riordinamento dell'imposta fondiaria. (54)

29° Disposizioni sul divorzio. (87)

30° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1886. (182) (*Urgenza*)

31° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

32° Modificazione della legge sulla tassa di ricchezza mobile. (292)

33° Disposizioni sulla vendita dei beni comunali incolti. (269)

34° Facoltà all'Associazione della Croce Rossa italiana di contrarre un prestito a premi. (282)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.