

CLV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 5 LUGLIO 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti ferroviari — Discorrono i deputati Cavalletto, Paroncelli, Miceli, Ricci Vincenzo, Trompeo, Curioni, Buttini, Testa, Grossi, Di Broglio, Mel, Penserini, il relatore deputato Genala e il ministro dei lavori pubblici — Approvasi la tabella A ed il relativo comma dell'articolo 5 — Parlano poscia i deputati Zucconi, Pavesi, Filè-Astolfone, La Porta, Borgatta, Pantano, Magnati, Della Rocca, Lazzaro, Chiaves, Valle, Toscanelli, Trompeo, Branca, Giolitti, Elia, Correale, Franceschini, Petronio, Nasi, Salandra, Pantano, Campi, De Riseis, il relatore deputato Genala ed il ministro dei lavori pubblici. — Il presidente comunica due domande d'interrogazione dei deputati Guicciardini e Valle, alle quali il ministro di agricoltura e commercio si riserva di rispondere. — Il presidente del Consiglio risponde alla seguente interrogazione del deputato Perrone Paladini: « Nei giornali inglesi arrivati oggi e precisamente nel Daily Thelegraph è riportata dalla Neue Freie Presse di Vienna la notizia che in Messina siansi verificati casi di colera. » Domanda se il presidente del Consiglio sia in grado di smentirla ufficialmente — Risposta del presidente del Consiglio. — Il presidente comunica il risultamento della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Autorizzazione ai comuni di Biancavilla e Pescina per eccedere la media della sovrimposta dei tributi diretti, il primo per ventisei anni, il secondo per trenta. — Osservazioni sull'ordine dei lavori parlamentari dei deputati Demaria e Maffi e del ministro dei lavori pubblici.*

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Ruspoli, di giorni 8; Fani, di 5. Per motivi di servizio, l'onorevole Morra, di giorni 20.

(Sono conceduti).

Votazione a scrutinio segreto di un disegno di legge per dar facoltà di eccedere il limite legale della sovrimposta.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Autorizzazione al comune di Pescina per eccedere la media legale della sovrimposta sui tributi diretti. Si faccia la chiama.

Fullè, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte, procedendo nell'ordine del giorno.

Seguito della discussione sul disegno di legge per provvedimenti ferroviari.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

La discussione rimase ieri sospesa all'articolo 5, che fu discusso nel suo insieme. Ora passeremo alla discussione delle due tabelle che ne fanno parte integrante.

I diversi oratori che si sono iscritti per parlare su queste, avranno la compiacenza d'indicare su qual numero delle medesime intendano parlare.

Cominceremo dalla tabella A che comprende gli assegni posti a carico del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi compresi negli anni 1888-89-90-91-92-93-94-95-96-97 e 98 per lavori di ferrovie in corso di costruzione e per quelli da appaltare.

Quest'elenco porta l'indicazione delle diverse ferrovie complementari alle quali sono fatti gli assegnamenti per lo spazio di 10 anni. Questi assegnamenti sono distribuiti in diverse rate. Si darà lettura del nome delle linee e delle somme assegnate nel complesso a ciascuna di esse.

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
1	Roma-Solmona.	6,630,478. »
2	Parma-Spezia	69,032,830. »
3	Faenza-Firenze	42,952,660. 39
4	Eboli-Reggio	20,079,297. »
5	Roma-Napoli.	1,060,307. »
6	Casarsa-Spilimbergo-Gemona . . .	10,000,000. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Su questa tabella io dovrò fare tre brevissime raccomandazioni.

Intanto, rispetto alla linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona, raccomando all'onorevole ministro che, quando verrà l'appalto dei lavori, si distingua questa linea in due tronchi, Casarsa-Spilimbergo da eseguirsi per primo, e poi, di seguito, Spilimbergo-Gemona.

Raccomando inoltre che il passaggio del Tagliamento sia fatto in un punto il più opportuno e vantaggioso economicamente, ma nel tempo stesso,

in direzione tale da potere sulla sinistra di quel torrente accostare il tracciato della nuova ferrovia a San Daniele del Friuli, paese importantissimo, anzi quasi città, e che sarebbe, sott'ogni rispetto, utile allacciare nel percorso di questa ferrovia.

Con queste raccomandazioni io faccio voti che questa strada riesca ad essere sicuramente, nel tempo ora stabilito, costruita ed esercitata.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro che tengo in gran conto la raccomandazione dell'onorevole Cavalletto.

Quanto alla divisione in due tronchi, resterà a vedersi se ciascun tronco avrà ragione di stare da sè. Evidentemente, poichè lo afferma l'onorevole Cavalletto, la ritengo per cosa sicura.

Quanto al passaggio del Tagliamento, la questione è assai grave, perchè tocca interessi militari; e quindi io, prima di risolverla, prenderò in considerazione le osservazioni dell'onorevole Cavalletto, ma terrò anche gran conto di quelle che mi verranno dai corpi consultivi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paroncilli.

Paroncilli. Vorrei pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volermi dire quale sia stato il risultamento degli studi sulla linea Casarsa-Spilimbergo-Gemona, circa la scelta della località per il passaggio del Tagliamento, e se questa località sia stata determinata alla stretta di Pinzano o nelle sue vicinanze; perchè, in questo caso, la linea ferroviaria, passato il Tagliamento, piegherebbe leggermente a destra toccando le falde del colle di San Daniele, grossa borgata del Friuli, da dove si dirigerebbe verso Gemona.

Questo sarebbe l'ardente desiderio di quelle popolazioni, e credo anche dell'onorevole ministro dei lavori pubblici; perchè, costruendo un ponte sul Tagliamento in località più a valle, si andrebbe incontro ad una spesa di due milioni circa per la fabbricazione del ponte, senza considerare le spese ulteriori per la manutenzione.

Presidente. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Quanto ho detto all'onorevole Cavalletto, mi pare che possa bastare all'onorevole proopinante. Ancora non è stata presa nessuna decisione; ma, evidentemente, si cercherà di fare il meglio per secondare i desiderii di quelle popolazioni.

Paroncilli. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni ricevute, di cui prendo atto.

Presidente. Procederemo nella lettura della tabella A:

N. 7. Cosenza-Nocera Tirrena. Totale degli impegni, lire 40,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Io ho proposto un emendamento a questo articolo, riguardo al tempo in cui dovrebbe essere costruita la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena. Dopo nove anni di buio, finalmente incomincia a vedersi la luce su questa disgraziata ferrovia. Sebbene io sia convinto che l'onorevole ministro Saracco non abbia fatto altro che compiere un dovere (dovere che avrebbero dovuto compiere i suoi antecessori), pure di tutto cuore lo ringrazio. Spero che questo fatto sia il principio di un ravvedimento; ravvedimento che è assolutamente indispensabile, in quanto che non solamente il ministro, non solamente la Commissione, per mezzo del suo relatore, ma quasi tutti hanno notato la mancanza di giustizia distributiva, riguardo alle ferrovie.

Io prego il ministro e la Commissione di accettare questa mia proposta: che, cioè, invece che in dieci anni, la Cosenza-Nocera Tirrena, debba essere costruita in sei. E mi avvalgo dello stesso argomento che l'onorevole ministro ha addotto alla Commissione, e che la Commissione ha accettato, per affrettare la costruzione della ferrovia Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi.

Il ragionamento dell'onorevole Saracco era questo. Diamo questa ferrovia per licitazione privata, affinché sia costruita al più presto possibile, per aiutare anche la costruzione della grande ferrovia longitudinale Eboli-Reggio. Ma l'identica ragione, e forse anche maggiore, esiste per la linea Cosenza-Nocera Tirrena. Il ritardo che è stato frapposto dal 1879 sino ad oggi, per la sua costruzione, è forse dipeso da coloro che avevano l'incarico e l'obbligo di pensarvi.

Se questa linea fosse stata già costruita, noi avremmo già resi minori i prezzi per la ferrovia Eboli-Reggio. Spero che questo non sarà messo in dubbio, essendo un argomento addotto dal ministro e dalla Commissione in favore della linea Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi. E qui mi torna in acconcio di rettificare un'asserzione fatta dall'onorevole relatore nella sua dotta relazione riguardo alle ferrovie Meridionali.

Egli, notando come la sperequazione avvenuta tra una regione e l'altra, riguardo alla dotazione di ferrovie, e notando l'ingiustizia di questo fatto, ha creduto di darne ragione, asserendo che le provincie del Nord avevano anticipato il contributo; e che non essendo questo stato anticipato dalle

provincie del Sud, perchè superiore alle loro forze, esse erano state trattate diversamente. Io avrei desiderato che l'onorevole Genala avesse consultato meglio i precedenti per non fare una dichiarazione così generica.

Precisamente per la ferrovia Cosenza-Nocera vi è una eccezione. Io non so se le altre provincie meridionali abbiano fatto l'anticipazione del contributo, ma è certo, e risulta da fatti inoppugnabili, che la provincia di Cosenza stanziò nel suo bilancio la somma necessaria e fece il versamento di una o due rate. Senonchè essa fu costretta a sospendere gli altri versamenti, e rispondere al Ministero che ne chiedeva la continuazione: assicuratemi coi fatti che intendete costruire la ferrovia decretata dalla legge ed io sono pronta a compiere fino alla fine gli obblighi che mi sono imposti.

La colpa della sospensione dei versamenti accennati fu del ministro che non si fece vivo e lasciò che si eseguissero degli studi più o meno segreti, o si lasciassero, senza rettificazione o protesta ufficiale, le voci di abbandono della Cosenza-Nocera e si disereditasse la legge del 1879 e la decretazione della suddetta ferrovia, in essa contenuta. Se si credeva dal Governo, come pubblicamente si asseriva da impiegati civili e militari, che il tracciato proposto dall'ingegnere Caminada fosse ineseguibile, il Ministero doveva avere la franchezza di dichiararlo solennemente a questa Camera. Così avremmo discusso se avevano avuto ragione coloro che proposero ed il Parlamento che aveva approvato la legge del 1879, designando i termini: Cosenza-Nocera Tirrena, oppure coloro che in mille modi oppugnarono questo tracciato.

La provincia di Cosenza, è utile ricordarlo, non appena fu votata la legge, pregò il Governo di mandarle uno dei suoi migliori ingegneri ferroviari perchè eseguisse lo studio della ferrovia. Lo studio di massima e di esecuzione fu fatto; fu approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale v'introdusse delle modificazioni, che vennero accettate dall'ingegnere e dalla provincia. Ma non s'indugiò ad attaccare il progetto compiuto ed approvato, dichiarandolo ineseguibile e dispendioso. Sorsero mille voci senza fondamento. Ma se fondamento avessero avuto, esse dovevano discutersi solennemente e porsi a confronto la legge del 1879 coi progetti eseguiti dopo, e che non erano che di semplici abbozzi. Ma questi abbozzi furono sufficienti a guastare la testa alla burocrazia, ed a paralizzare il ministro, talchè per nove anni è

rinnasto sepolto nel Ministero e persino dimenticato il nome della ferrovia Cosenza-Nocera.

Io mi son fatto un dovere di ricordarla alla Camera parecchie volte, ed ebbi delle promesse che non furono mantenute. Finalmente l'onorevole Saracco ci rende giustizia e col progetto in discussione decreta che quella ferrovia dovrà eseguirsi in omaggio alla legge e che la costruzione comincerà nell'anno finanziario 1889-90, stanziando all'uopo la somma di 40 milioni. La ferrovia quindi potrebbe dirsi assicurata. Non dimeno io prego l'onorevole ministro che in riguardo dei deplorati ritardi e dei danni che ne sono venuti alla provincia interessata, nonchè di quelli che ne risentirà anche lo Stato nella costruzione della Eboli-Reggio, di affrettare la costruzione della Cosenza-Nocera, ed invece di dieci anni già stabiliti nel progetto in discussione, farla in sei anni, entro il quale periodo può benissimo esser fatta. La ferrovia è di 47 chilometri, e per essa sono stanziati 40 milioni; quindi, ripeto, può benissimo farsi in sei anni e almeno la costruzione di essa avrebbe termine contemporaneamente alla Eboli-Reggio, di cui sarà uno dei principali elementi di vita. Io spero dalla giustizia e dalla competenza dell'onorevole ministro, nonchè da quella della Commissione, una risposta che mi possa soddisfare.

Onorevole ministro, la più celere costruzione possibile di questa ferrovia scioglierebbe un'altra vecchia questione; cioè quella della stazione della città di Cosenza. Tutti sanno quanto quella stazione sia incomoda, insufficiente ed indecente. Deve venire il giorno in cui dovrà essere ricostruita; in cui dovrà farsi una stazione proporzionata ai bisogni del commercio di quella città e provincia, alla dignità del capoluogo di una delle più importanti provincie dello Stato. Parecchie volte ho pregato per questo l'Ispettorato generale, il quale ha convenuto della giustizia di tutti gli argomenti che adducevo; ma, nonostante quest'assenimento che io aveva dell'Ispettorato generale, non si è fatto nulla per eliminare, per riparare agli inconvenienti, all'indecenza della stazione di Cosenza.

Quindi io prego l'onorevole ministro di voler affrettare la conclusione dei relativi studi. Esiste il progetto Caminada; si hanno altri due abbozzi di progetto, si ha infine l'ultimo, compilato dall'ingegnere che lo stesso onorevole Saracco ha mandato colà. Si può dunque sbrigarsi presto. È stabilito che la costruzione debba cominciarsi entro il 1889-90; faccia l'onorevole ministro in modo che per allora tutto sia pronto. In caso con-

trario noi molto probabilmente riapriremo la storia delle dimenticanze e delle trascuraggini passate. Io, onorevole ministro, sono stato scottato dall'acqua calda, ed ho quindi paura anche della fredda. Non mi basta che siano stanziati le somme, quando ricordo che anche per altre ferrovie, per le quali le somme erano stanziati da anni, della costruzione si parla appena adesso.

L'onorevole Del Giudice ha parlato della Eboli-Reggio, e l'onorevole ministro ha dato risposte soddisfacenti. Di queste anch'io prendo atto, e prego l'onorevole ministro di affrettare del pari, e più che sia possibile, la *revisione* definitiva del tronco Castrovincio-S. Eufemia. L'onorevole ministro dichiarava che fra 15 giorni questo lavoro sarebbe compiuto. Io gli ricordo questa promessa, e spero che egli non mancherà alla sua parola. (*Bene!*)

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Miceli ha perfettamente ragione, ma il Governo non ha neppure torto. Bisogna ricordare prima di ogni cosa, che la legge del 1879 assegnava un fondo di 21 milioni circa per la costruzione della ferrovia Cosenza-Nocera. Con la legge del 1882 questo fondo fu diminuito di un milione; rimanevano quindi da spendere 20 milioni.

Or bene, ecco come sono andate le cose.

L'Amministrazione istituì i suoi calcoli sopra un progetto preparato a cura della provincia di Cosenza, che assegnava alla linea una lunghezza di quarantasette chilometri con una spesa di 22 milioni. Sottoposto questo progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, si riconobbe, che la linea doveva misurare una lunghezza di sessantun chilometri invece di 47, e che la spesa presunta in 22 milioni non sarebbe stata inferiore ai 26 milioni.

Il mio egregio predecessore non si arrestò innanzi a questa difficoltà e volle conoscere meglio quale fosse lo stato delle cose; invitò pertanto la Società delle strade ferrate del Mediterraneo a studiare e presentare al Governo un progetto concreto.

Ora io debbo dire francamente, all'onorevole Miceli, che il rapporto degli ingegneri mandati sul luogo è veramente desolante; da esso risulterebbe che bisogna spendere una somma superiore ai 60 milioni.

Miceli. Ma è un progetto della Società Mediterranea.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sta bene, onorevole Miceli, ma quella Società fu invitata dal Governo a studiare un progetto e fare le sue proposte.

Davanti ad una condizione di cose come questa, che cosa doveva fare il Governo, onorevole Miceli? A me è sembrato che la cosa si dovesse ristudiare da capo, ed ho pensato che si dovesse inviare sopra luogo un Corpo di ingegneri il quale compilò realmente un progetto di massima che venne dopo qualche tempo presentato al Governo.

Anche questo nuovo progetto doveva essere o fu sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici che lo prese in diligente esame, e tracciò le norme, in base alle quali si deve procedere alla formazione del progetto esecutivo.

Fin'ora adunque non abbiamo che un progetto di massima che dovrà subire profonde modificazioni, prima che possa essere adottato, cosicchè io posso bensì assicurare l'onorevole mio amico Miceli che ci metto tutto il mio studio, e tutto il mio impegno, perchè questo progetto sia portato a compimento nel più breve termine che sia possibile, ma non saprei dire, quando saremo in grado di appaltare i lavori di costruzione.

Creda a me l'onorevole Miceli, in queste faccende bisogna procedere con molta precauzione; e d'altronde, il tempo che si impiega nella compilazione dei progetti si guadagna nella esecuzione delle opere. Ricordo il Freycinet il quale, a proposito di certi ingegneri, ha detto: *il y en a qui font sortir de terre les travaux jusqu'au moment où ils s'arrêtent, travaux qu'on est obligé de terminer, ou de refaire.* E siccome noi, come ben sa l'onorevole Miceli, siamo stati scottati troppe volte, non posso dirgli onestamente quando l'Amministrazione si troverà pronta per appaltare ed intraprendere la costruzione della Cosenza-Nocera.

Affermo soltanto essere mia mente che lo studio di questo progetto sia mandato avanti con la maggiore sollecitudine possibile, affinchè in un termine breve, ma che certo non sarà così breve come vorrebbe l'onorevole Miceli, si possano appaltare i lavori.

Detto ciò, vediamo ancora quello che ha fatto il Governo.

Come ho detto, avevamo venti milioni da spendere; ebbene, il disegno di legge che sta davanti a voi accenna ad una spesa di 40 milioni; vale a dire, abbiamo raddoppiato la cifra.

Se questa non è la miglior prova delle disposizioni del Governo di volere che gli stanziamenti

rispondano alla spesa effettiva, non saprei come dimostrarlo altrimenti.

Io vorrei perciò pregare l'onorevole Miceli di non insistere nella sua domanda di toccare questa tabella; anche perchè, permetta che glielo dica, questa tabella è composta con una certa euitmia, in maniera che ciascun esercizio abbia la sua parte di spesa senza aggravare più l'uno che l'altro dei nostri bilanci, cosicchè variandola in qualche parte, si farebbe cosa che non tornerebbe di beneficio a nessuno, e creerebbe invece gravi imbarazzi.

Del resto, se si calcola che ci voglia un anno almeno, per avere i progetti esecutivi, dei dieci anni fissati nella tabella, rimarrebbero soli nove; ma l'ultimo anno non bisogna considerarlo, perchè sappiamo che gli ultimi pagamenti vengono a scadere quando la strada è aperta all'esercizio. Di più, appena aperto l'esercizio la somma bilanciata è disponibile immediatamente, e così al 1º luglio si può pagare il debito lasciato dall'anno precedente.

Dunque coi fondi della tabella la strada si potrà costruire in meno di otto anni.

Ora, poichè si tratta di un'opera che presenta grandissima difficoltà di esecuzione, credo che l'onorevole Miceli potrà accontentarsi di queste dichiarazioni e non insisterà perchè sia modificata la tabella.

Aggiungo che, dai primi studi che si sono fatti si è potuto vedere che una parte della linea potrà essere portata a compimento, ed aperta all'esercizio, prima che l'intera linea sia compiuta, e lo studio del Governo intende a questo fine.

L'onorevole Miceli poi ha parlato di Cosenza ed lo ammetto, che la stazione di Cosenza è in tal condizione, che non può rimanere così come è, specialmente quando sarà fatta la linea di diramazione verso l'Eboli-Reggio.

Anche questa materia formerà oggetto di studio, ma di fronte alle cose che ho avuto il piacere di dirgli, spero che egli, gentile come è, rinunzierà all'idea di domandare un voto sopra questo argomento, e si contenterà di quanto gli ho detto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Senala, relatore. La Commissione non può che unirsi alle parole testè pronunziate dall'onorevole ministro, convinta che l'onorevole Miceli, il quale è anche stato membro del Governo, vorrà considerare la questione nel suo insieme, e sarà persuaso del danno che deriverebbe dal modificare le tabelle; perchè non bisogna considerare ogni

stanziamento isolatamente, ma nel suo insieme. E questo insieme rappresenta la graduatoria fra le diverse linee.

Anche la Commissione avrebbe desiderato di abbreviare, ma, invece, in considerazione della spesa, è stata costretta a proporre un allungamento di termini.

Con molto gentili parole l'onorevole Miceli mi ha poi fatto una osservazione intorno ad una dichiarazione da me inserita in uno dei capitoli della relazione, laddove ho notato, che fra le cause che hanno prodotto una più sollecita costruzione nell'Alta Italia e nella Centrale, di fronte al Mezzogiorno, vi è quella dell'anticipazione dei fondi da parte delle provincie. Io ho citato questo, perchè è uno dei fatti che risulta all'Amministrazione, ed egli mi renderà giustizia che io sono stato imparziale, e ho esposto le cose come risultavano, a chiunque dovessero far carico, anche a me stesso, perchè io metto la verità sopra ogni cosa.

Ora egli osserva, che per la linea Cosenza-Nocera vi era l'anticipazione del contributo della provincia; ma le ragioni esposte dall'onorevole ministro spiegano bene come non si potesse incominciare la costruzione non ostante quel contributo, il quale, del resto, era proporzionato al costo presunto della linea in 21 milioni e non all'effettivo, che supererà del doppio quella spesa, ed era semplice contributo e non anticipazione di tutta la spesa.

Ad ogni modo l'osservazione, da me fatta, è generica; non l'ho fatta per dire che nessuna provincia del Mezzogiorno avesse anticipato le somme, chè anzi, per esempio, per la Foggia-Manfredonia fu anticipato tutto il fondo dalla provincia.

Egli ha pure ricordato l'Eboli-Reggio e con ragione; ma io non vorrei che, anche a proposito di cotesta linea, si radicassero giudizi erranei. L'Eboli-Reggio è una parola, ma, in realtà, si tratta di 511 chilometri di linea, la più difficile che si sia fatta, o si farà in Italia. Solamente la parte, che rimaneva da fare, presentava ai primi dell'anno passato circa 77 chilometri di galleria. Ciò vi può dare una idea della difficoltà della strada.

Nondimeno 136 chilometri dell'Eboli-Reggio sono già aperti all'esercizio, e 55 sono in costruzione avanzatissima, tanto che dentro un anno, potranno essere aperti.

Aggiungo di più che ci troveremmo anche in condizioni migliori, se, per vicende avvenute prima e dopo, non si fosse mutato alquanto il

sistema; perchè gli uffizi erano così mal costituiti, che, appena andato al Governo, io ne chiesi conto ed ebbi un rapporto dal quale appariva che, tranne due o tre capi sezione, gli altri erano incapaci di studiare una strada così difficile, e taluni anche insubordinati.

Il direttore non aveva potuto ottenere di mutarli, malgrado le sue più vive insistenze, e li mutai io.

Dunque quello fu tutto tempo perduto, che si riacquistò dopo, quando io ebbi nelle mani altri elementi.

E difatto dalla Società Mediterranea furono impiantati, se ben ricordo, 17 uffici distinti, ed è sui progetti, fatti allora, che, riveduti opportunamente dal Governo, si sono appaltati per licitazione privata 2 o 3 tronchi ed ora si faranno le altre licitazioni.

Ecco dunque come, per parte del Governo, anche per codesta strada, che fu chiamata a torto la Cenerentola delle ferrovie, anche per codesta strada difficilissima, nulla si è trascurato.

E così dicendo, io mi tengo sicuro che l'onorevole Miceli, il quale conosco bene le grandi difficoltà di una pubblica amministrazione, e conosce quanto sarebbe parlamentariamente difficile accettare la sua proposta, vorrà accontentarsi delle esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro, alle quali accede di buon grado la Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Io ho già dichiarato, e molto volentieri confermo, che, con questo disegno di legge, l'onorevole Saracco ha moltissimo migliorato le condizioni della ferrovia Cosenza-Nocera.

Prima il progetto indicava che sarebbero occorsi 21 milioni; adesso il Governo dispone per essa 40 milioni; ed io ripeto i miei ringraziamenti al Governo.

L'onorevole ministro ha detto che occorre un certo tempo per ultimare il progetto; ma io non ho già detto che questo progetto, che deve consistere nella revisione di tutti gli altri progetti e nella formazione di un progetto nuovo, si debba ultimare in un mese o due: l'onorevole ministro ha parlato di un anno, ma da oggi al giorno in cui comincia l'esercizio finanziario del 1889-90, in cui è stabilito che si debbano spendere i primi sei milioni per la ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena, passerà l'anno. Io quindi ho esortato il ministro ad affrettare gli studi, per modo che, quando verrà il momento in cui dovrà mettersi in attuazione il bilancio 1889-90 si possa senza

altro vedere incominciato il lavoro. Spero che l'onorevole ministro troverà ragionevole questa mia istanza e farà in modo che durante questo anno il progetto sia compiuto e si cominci ad eseguirlo.

Ed ora, rispondendo all'onorevole Genala, gli dirò, che è vero che la provincia di Cosenza non stanziò che una somma proporzionata ai 20 o 21 milioni, ma che essa non poteva fare altrimenti. Se nel progetto di legge si parlava di 21 milioni, era naturale che si dovesse commisurare il contributo a 21 milioni. Se il progetto avesse stabilito una maggior somma non dubiti l'onorevole relatore che la provincia avrebbe adempiuto ugualmente il suo dovere aumentando il contributo. Io non discuto tutti i fatti esposti dagli onorevoli Saracco e Genala: mi limito soltanto a ripetere la mia raccomandazione di abbreviare il tempo, e ritiro la mia proposta, poichè non intendo che sia posta in votazione dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Ma mi permetteranno la Commissione e la Camera che io ricordi loro la necessità di riparare per quanto si può al passato, perchè dal 1879 al giorno in cui si dovrebbe compiere questa ferrovia corrono 20 anni!

Mi compiaceo poi che l'onorevole ministro abbia riconosciuto che questa ferrovia è utile alla Eboli-Reggio, e confido che egli terrà la parola, come ha dichiarato francamente oggi e che si ricorderà di queste mie premure.

Sento frattanto il dovere di dichiarare che non trascurerò mai occasione di sollecitare la costruzione della Cosenza-Nocera, quando vegga che ci siano dei ritardi; perchè dopo i ritardi avvenuti che costituiscono un'ingiustizia e qualche cosa di peggio, se ne avvenissero altri, le popolazioni, con pien diritto, protesterebbero contro questo sistema di lungaggini che non possono più ripetersi, senza compromettere la pubblica tranquillità nella mia provincia.

Presidente. Dunque l'onorevole Miceli non insiste nella sua proposta.

Onorevole relatore, parmi che a questa linea al n. 7 sia occorso un errore di stampa; cioè che nell'esercizio 1897-98 si debba porre la cifra di 5,500,000 lire che per errore di stampa è stata assegnata al n. 8.

Genala, relatore. Perfettamente.

Presidente. Bisogna dunque trasportare quella cifra dal n. 8 al n. 7.

N. 8 linea Gozzano-Domodossola 10,010,074 lire.

L'onorevole Ricci Vincenzo ha facoltà di parlare.

Ricci Vincenzo. Nella tabella A di questa legge è iscritta la linea Gozzano-Domodossola che nella legge del 1879 aveva un'altra denominazione ed era designata come: linea di accesso al Sempione da Gozzano a Domodossola. Ora io mi permetterei di dire brevissime parole per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra una grave questione che si connette al proseguimento di questa linea, la quale, come notai, fa capo al valico del Sempione.

Di questo valico si è parlato molto, specialmente in questi ultimi tempi e non è nuova la questione anche alla Camera.

È facile comprendere come possa essere argomento di grande interesse un passaggio alpino che sale ad un'altezza minore di 900 metri sul livello del mare, e che quindi apre una nuova comunicazione fra l'Europa centrale, l'Italia e l'Oriente, in condizioni molto favorevoli e che può quindi portare delle conseguenze commerciali di grande entità.

Io non credo di dover dimostrare l'utilità che questo valico può avere, specialmente per due provincie, la provincia di Novara e quella di Milano: è una cosa tanto evidente, che mi pare inutile qualunque dimostrazione, soprattutto se si considera la questione di questo nuovo valico dal punto di vista industriale.

Per quanto si riferisce alla provincia ed alla città di Torino, io mi fo lecito di esprimere un'idea, la quale, per quanto possa sembrare temeraria, è molto radicata in me. Io ho la convinzione che questa linea non possa recare ora quegli inconvenienti, che alcuni temono, e che possa, invece, produrre dei vantaggi modificando certe conseguenze, che sono derivate dall'apertura della ferrovia del Gottardo. E credo che il municipio di Torino si sia ispirato a questa idea, quando si è posto risolutamente a patrocinare una speciale linea, cioè, la linea Santhià-Borgomanero, alla quale ha accennato ieri il mio amico onorevole Curioni.

E poichè ho nominato questa linea, mi permettano di aggiungere che i gravi interessi, dei quali l'onorevole Curioni parlò ieri, e che si riferiscono specialmente alla parte più alta della provincia di Novara...

Trompeo. Domando di parlare.

Ricci Vincenzo. ...e singolarmente al Biellese, possono trovare una più facile soddisfazione ed essere condotti in una via di pratica conclusione nel giorno in cui sia definita la questione del Sempione. Ed io

ho l'intima convinzione che il giorno, in cui noi potremo presentare alla Camera una pratica risoluzione che sodisfi questi interessi troveremo non solo d'accordo i colleghi delle nostre provincie, non solo l'onorevole ministro, che ieri si è mostrato così benevolo verso questi interessi, ma anche tutta la Camera; la quale non mancherà di riconoscere l'importanza di questi interessi, e rammenterà allora che non solo si tratta della patria di Quintino Sella, di Alfonso Lamarmora e di tanti illustri patrioti, ma anche della patria di molto più modesti, ma non meno benemeriti cittadini, i quali, col lavoro e con l'operosità, tengono un posto molto notevole nella nostra patria ed all'estero. (*Bravo!*)

Premessa questa breve digressione, che è il portato di una forza quasi irresistibile, io ritorno all'argomento.

Il quale è molto serio, come accennavo.

Non si tratta qui di venire a fare una discussione accademica, nel senso di vedere se sia conveniente di aprire nuovi valichi alpini, e, tra questi nuovi valichi, quale possa essere il migliore; si tratta, invece, di portare il problema su un terreno molto pratico, si tratta cioè di esaminare se, di fronte alla probabilità della apertura di questo nuovo valico, possa il Governo disinteressarsi completamente da una questione così importante.

Per conto mio, sarei molto sodisfatto, se aprendosi il Sempione, il Governo potesse fare in modo di provvedere agli interessi italiani col minor sacrificio possibile; ma nel tempo stesso, mi rincrescerebbe molto se da questo valico non dovessero risulturne all'Italia tutti i vantaggi che essa può ripromettersene.

È per queste ragioni ed in questo senso che io mi fo lecito, anche a nome del collega onorevole Cerruti, di esprimere un voto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed il voto è questo: che egli voglia prendere in seria considerazione questo problema così importante, e che voglia esprimerci i suoi intendimenti a questo riguardo. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Alcune parole pronunziate ieri dall'onorevole Curioni, ed alcune altre pronunziate poco fa dall'onorevole Ricci, mi impongono l'obbligo di rompere il silenzio che volevo conservare nella discussione del presente disegno di legge; ma farò semplicemente una dichiarazione ed una rettificazione.

Dichiaro, prima di tutto, che, sebbene il presente disegno di legge non provveda a sodisfare

antiche e legittime aspirazioni e domande di una fra le più popolate e industri regioni italiane, alla quale ho l'onore di appartenere, darò volentieri egualmente il mio voto favorevole: perchè riconosco essere atto di giustizia e di urgenza il dar ragione a nobili provincie che, finora, furono esse pure troppo trascurate, nei riguardi ferroviari.

La rettificazione è questa.

L'onorevole Curioni affermò ieri che l'onorevole Quintino Sella, durante i 24 anni nei quali egli fu deputato, non tutelò mai, non patrocinò mai gli interessi del suo collegio elettorale.

Questa affermazione dell'onorevole Curioni è, a giudizio mio, inesatta.

Curioni. Chiedo di parlare.

Trompeo. Dirò all'onorevole Curioni che il compianto Sella non si adoperò mai, non fece mai alcun atto speciale a vantaggio degli interessi del collegio che egli rappresentava allorquando copriva la carica di ministro, perchè non voleva si potesse supporre che approfittasse dell'influenza che l'alto ufficio poteva dargli per giovare agli interessi dei suoi elettori e del suo collegio. Ma l'onorevole Sella, fin dal 1879, preoccupato della decadenza delle industrie nelle regioni dell'altipiano che si distende dalla Dora Riparia al Lago Maggiore, non esitò a sostenere, per quanto poteva, gli interessi ferroviari di quella zona. E sono qui molti che possono attestare quanto io affermo.

L'onorevole Genala, l'onorevole Baccarini, che mi spiace di non veder presente, lo stesso attuale onorevole ministro dei lavori pubblici, e tanti altri, possono dire quante cure, quanto amore l'onorevole Sella abbia dimostrato per gli interessi ferroviari della regione a cui accenno.

Mi basta ricordare i discorsi che l'onorevole Sella pronunziò in quest'Aula il 21 e il 23 giugno del 1879. Legga l'onorevole Curioni quei discorsi, s'informi di quanti continui studi e sforzi per ottenere qualche linea ferroviaria nei suoi paesi l'onorevole Sella ha fatto in seguito continuamente sino agli ultimi giorni della sua vita, e poi nella sua perfetta lealtà l'onorevole Curioni riconoscerà che la sua affermazione non è esatta.

Con questo io non credo di recare offesa, ma di rendere omaggio alla memoria venerata del Sella, poiché assurda e colpevole sarebbe la condotta di un deputato il quale non curasse gli interessi legittimi del suo paese, quando questi interessi non soltanto non nuocciono ad altri, ma concorrono, come nell'argomento in questione, al benessere e alla prosperità generale.

Quindi l'onorevole Curioni si è forse male spiegato, oppure non conosceva perfettamente queste circostanze; ovvero ancora, e assai probabilmente, io avrò inteso malamente le sue parole.

Ora, prendendo occasione da ciò, mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro Saracco di curare gl'interessi ferroviari della suddennominata regione, poichè mi associo pienamente alle considerazioni assai opportune e giuste dell'onorevole Curioni intorno alle condizioni tristi in cui versano le industrie dei paesi di cui si tratta per mancanza di ferrovie; condizioni sulle quali altre volte, ma purtroppo inutilmente io già aveva richiamata l'attenzione del Governo.

Io sono persuaso che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà tutto quanto potrà per assecondare le nostre raccomandazioni a favore di quelle derelitte contrade.

Voci. Per la Prealpina.

Trompeo. Sì, facendo qualche cosa per la ferrovia Prealpina.

L'onorevole Saracco conosce perfettamente questo argomento. Egli studierà, si adopererà, ne son certo, affinchè, se questa linea non può tutta intiera ora essere eseguita, perchè purtroppo io stesso per debito di coscienza debbo riconoscere che cagionerebbe una spesa molto ingente e nelle presenti circostanze finanziarie forse insopportabile; sono certo, dico, che l'onorevole Saracco il più sollecitamente possibile provvederà perchè qualche tronco della prealpina venga costruito là dove più sentito ne è il bisogno onde difendere dalla rovina antiche e benemerite industrie e rendere giustizia ai lunghi e sin qui inascoltati legittimi reclami di patriottiche e laboriose popolazioni.

Per ora mi limito a queste osservazioni. Poi, se l'onorevole presidente mi riserverà la parola sull'ultimo capoverso dell'articolo 8, ritornerò sull'argomento a proposito dei mille chilometri.

Presidente. Infatti parmi che le sue osservazioni troveranno all'articolo 8 la loro sede più opportuna.

L'onorevole Curioni ha chiesto di parlare: ne ha facoltà.

Curioni. L'onorevole collega Trompeo ha esso stesso posto un'alternativa, domandando a sè medesimo se io mi ero male spiegato, o se egli mi aveva male compreso. Io credo di poter coscienzaziosamente dirgli che effettivamente è la seconda ipotesi la vera, che cioè egli mi ha molto male compreso. Non ho mai avuto tanto ardimento di fare accusa, me ne sarei guardato bene, non ho mai fatto accusa a Quintino Sella di non essersi

occupato degli interessi del suo collegio; se l'avessi fatto sarei stato un grande ingrato. Io ho unicamente ricordato un fatto ed è che, sebbene Quintino Sella sia stato per ventiquattro anni deputato del circondario Biellese e per molto tempo abbia ben anche retto le sorti del paese pure egli per ragioni di delicatezza, sono le testuali parole che io ieri ho pronunziato, per ragioni di delicatezza non ha mai insistito, come avrebbe potuto, valendosi della sua stragrande influenza, perchè si facesse nel Biellese una linea ferroviaria.

Con ciò io credeva di aver reso all'onestà di Quintino Sella quell'omaggio di deferenza che tutti gli dobbiamo, che gli dobbiamo in special modo noi che siamo suoi indegni successori nella rappresentanza di quel collegio; e non mi sarei mai potuto immaginare che quelle mie parole potessero dare appiglio ad un collega, meno che mai poi ad un collega nella rappresentanza dello stesso distretto elettorale, di muovermi la censura di avere quasi mancato di rispetto alla venerata memoria di quell'uomo. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Comincerò col fare una brevissima risposta all'onorevole Trompeo.

L'onorevole Trompeo si è collocato sopra un terreno pratico. Egli ha detto: nella provincia biellese si desidera la Prealpina della quale si occupò tante volte l'onorevole Quintino Sella. Se la linea intera non si può avere nel momento presente, vegga almeno il Governo di costruirne quella parte che più interessa il circondario di Biella.

Ora io, come ho dichiarato altre volte, dichiaro anche adesso, che questo è il vero lato del problema, imperciocchè bisogna considerare che la Prealpina costerà enormemente, e certamente dalle 4 alle 500 mila lire al chilometro; ed è perciò che se il Governo ed il Parlamento si disporranno a fare qualcosa in favore di questa ferrovia, non potranno farlo che in misura molto limitata.

Fatte queste dichiarazioni, entro in un terreno molto delicato sopra del quale mi ha invitato l'onorevole deputato Ricci.

L'onorevole Ricci desidera sapere quali sieno gl'intendimenti del Governo rispetto al valico del Sempione.

L'onorevole preopinante nella sua saggezza comprenderà, che le mie parole non possono impegnare per nulla l'azione del Governo, imperocchè qui si tratta di materia grave, delicatissima, sopra della quale io mi guarderei bene dal

portare quà l'opinione del Governo, senza che il mio illustre amico il presidente del Consiglio avesse esposto il suo parere e raccolto anche quello dei suoi colleghi. Ma siccome io non sono uso mai a velare il mio pensiero, così, se egli desidera conoscere quale sia la mia opinione, che oserei credere non sia per essere diversa da quella dei miei colleghi, gli dirò francamente che, a mio avviso, il Governo del Re mancherebbe ad uno dei suoi più alti e principali doveri se ricusasse di prendere in seria considerazione una proposta seria e concreta che avesse l'obbiettivo del passaggio delle Alpi, a condizione, ben s'intende, che lo Stato non dovesse partecipare alla spesa, fuorchè in proporzioni molto limitate.

Prendere adunque in considerazione una proposta concreta, lo dico ancora una volta, che prometta al nostro paese il beneficio di una nuova comunicazione attraverso le Alpi, con lieve sacrificio delle finanze, è dovere del Governo, al quale noi non ci ricuseremo certamente. Però quale avrà da essere questo valico? Sarà il Sempione, sarà il Montebianco, sarà il Gran S. Bernardo, sarà il Piccolo S. Bernardo?

Voca. Lo Spluga?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sarà lo Spluga? mi domanda qualcuno; e ce ne saranno ancora degli altri, perchè in Italia ci sentiamo tanto ricchi, che siamo sempre preparati a tentare le imprese più colossali! Dunque, quale sarà questo valico?

Io, lo comprenderà l'onorevole Ricci, non posso esprimere veruna opinione a questo riguardo.

Noi siamo di fronte ad interessi diversi ed opposti, i quali si disputano il primato. E dire fin d'ora quale sia il nostro pensiero non si può, nè si deve. Chè anzi, se io venissi qua a pronunciare un giudizio, commetterei un atto imperdonabile, perchè bisogna fare studi, e studi profondi e comparativi, per vedere quali di questi valichi risponda veramente ai grandi interessi della patria.

Quando il Governo del Re sia posto in grado di fissare la sua scelta, prenderà il suo partito e presenterà al Parlamento quelle proposte che nel parer suo meglio rispondano ai veri e permanenti interessi del paese.

Queste sono le sole dichiarazioni che io posso fare, ed oserei credere che, nella gentilezza sua, l'onorevole Ricci si possa tenere soddisfatto. Soggiungo soltanto che Dio aiuta quelli che si aiutano, e non si pascolano di vane parole.

Egli poi accennava a certi timori che si sono manifestati per l'apertura di un valico che possa

portare nocumento ad una delle nostre città le più cospicue, le più patriottiche del regno. Io non entro in questa questione, e non ci devo entrare; so piuttosto che quei paesi conoscono abbastanza quel che hanno da fare, e sapranno, a tempo opportuno, raccogliere i materiali, perchè il Parlamento possa risolvere la questione con grande equità e secondo giustizia. Gli è appunto per questa ragione che mantengo quello che ho detto pur dianzi, e dico un'altra volta, che il Governo non può disinteressarsi di questa questione, e se verranno proposte serie e concrete, non può rifiutarsi di prenderle in seria considerazione. Peggio per quelli che sieno rimasti inoperosi, e facciano troppo a fidanza sulla iniziativa del Governo.

Non credo di dover dire altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricci Vincenzo.

Ricci Vincenzo. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni; esse sono precisamente nel senso in cui io avea presentate le mie osservazioni alla Camera.

Ho parlato del valico del Sempione appunto perchè credeva che fosse quello che si presentasse più prossimo ad una pratica applicazione; ma sono lieto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e consento perfettamente con lui che il Governo debba prendere in considerazione il grave argomento col minore sacrificio possibile del paese.

Trompeo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Trompeo. Assicuro l'onorevole ministro dei lavori pubblici che le sue parole, nelle quali ho piena fede, riusciranno molto gradite alle popolazioni per le quali io poco fa gli avea rivolto alcune raccomandazioni.

Prendo poi atto con piacere delle spiegazioni che l'onorevole Curioni ha dato delle parole pronunciate qui ieri, che molti nostri colleghi avevano interpretate nel senso medesimo che a quelle parole io avea attribuito, e gli dichiaro che non potè mai essere intendimento mio di muovergli alcuna censura poichè ben comprendo i doveri che fra colleghi si devono usare.

Presidente. Numero 9. Cuneo-Ventimiglia lire 74,654,656.

Buttini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Buttini. Io credo che tutte le provincie interessate debbano essere grate al Governo ed alla Commissione per essersi finalmente fissati gli

stanziamenti abbastanza proporzionati all'entità dell'opera.

Rivolgo però all'onorevole ministro una preghiera che non può riuscirgli completamente nuova: perchè non voglia dimenticare che si tratta di una linea la quale deve essere prontamente appaltata, non già per anticiparne l'esecuzione, ma unicamente perchè possa essere eseguita nel tempo stabilito in questa tabella.

L'onorevole ministro vorrà ritenere che questa ferrovia comprende non solo la grande galleria del colle di Tenda, ma eziandio altre opere e gallerie di considerazione, le quali non potrebbero essere finite per il 1896-97, se i lavori non venissero tosto appaltati ed indicati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dirò una parola sola per dichiarare all'onorevole Battini che non potrei stare garante che l'opera intera possa essere compiuta negli otto anni stabiliti, poichè si tratta di una ferrovia che presenta gravissime difficoltà di esecuzione.

L'impegno che posso assumere è questo: che, se la Camera, come spero, vorrà dare il suo voto favorevole al presente disegno di legge, sarà immediatamente posta in appalto la costruzione della grande galleria di Tenda della quale il progetto esecutivo è stato già preparato e sottoposto al Consiglio superiore [dei lavori pubblici]. Io penso che questa mia dichiarazione farà soddisfatto l'onorevole Buttini.

Presidente. Numero 10 Macerata-Albacina, lire 3,238,090.

N. 11 Avezzano-Roccasecca, lire 31,464,597.

Testa. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Testa. Anche a nome degli altri colleghi che con me si onorano di rappresentare le popolazioni interessate, rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici questa preghiera. Il tratto di ferrovia che va da Arce a Sora misura appena venti chilometri, è appaltato credo dal 1881, e nel prospetto si prevede che sarà aperto all'esercizio nel 1889 o nel 1890. Ora io faccio istanza che l'apertura avvenga nel minor tempo possibile; e l'onorevole ministro comprenderà la ragione della mia preghiera. Imperocchè io e gli altri colleghi avemmo l'onore di presentargli una Commissione d'industriali di Arpino e dell'Isola del Liri, i quali, afflitti da una crisi rovinosa, aspettano con ansia che questo tronco sia aperto; poichè l'apertura anticipata di un anno o anche di sei mesi, arrecherà non piccolo vantaggio al-

l'industria di quei luoghi che attualmente si trova in una condizione così depressa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grossi.

Grossi. La Camera sa come io non sia solito ad abusare della sua pazienza, e che d'altronde mi sbrigo a grande velocità.

Non disposto a parlare in argomento, avevo anch'io pregato il collega Testa a parlare in nome mio. Ma allorchè il collega ha pronunziato il nome della linea che attraversa i nostri paesi, a me è successo come al cavallo di truppa che sente la tromba, e si muove quasi senza accorgersene. Ed ho chiesto di dire alcuna cosa anche io, perchè cessino le fortunate vicende di questa ferrovia, oggetto di lungo studio e di indomato amore, e perchè una buona volta sia condotto a termine.

Di questa ferrovia si parla fin dal 1865. Si chiamò allora la Pescara-Ceprano. Con altra denominazione, con destinazione più limitata, prese posto nella legge del 1879 e fu tra le prime ad essere iniziata; ma intanto son passati dieci lunghi anni, e solamente dieci chilometri sono aperti all'esercizio; e secondo si dice, occorrono ancora due anni prima che s'apra il tronco Arce-Sora che il collega Testa specialmente ha raccomandato.

Ringrazio il ministro; ringrazio la Commissione che con l'attuale disegno di legge hanno provveduto per i fondi di cui questa linea era deficiente. Ma veramente cinque anni per il completamento suo, per il tratto cioè da Sora ad Avezzano, mi paiono lunghi; ed io voglio sperare che l'onorevole ministro farà qualche cosa per abbreviarli ed affrettarne il compimento.

E se il ministro dirà di non potere accettare raccomandazioni speciali di sollecitazioni, a mia volta replicherò che meritiamo noi una speciale considerazione, perchè ne abbiamo avuta per lui.

Egli sa bene come in un dato momento questa linea Avezzano-Roccasecca servì di argomento a discussioni che finivano a confronti punto favorevoli all'azione del ministro. Noi interessati, che avremmo pur potuto intervenire, e forse non senza buone ragioni, abbiamo creduto tenerci in riserbo, ed aspettare giustizia da lui.

Ora a questa fiducia nostra, noi intendiamo che egli corrisponda con benevolenza.

Ma questa benevolenza non è poi favore o concessione graziosa; è un diritto nostro, non pure per i precedenti che ho invocati, di tempo e di leggi; ma per l'importanza nazionale della nostra ferrovia. Ripeterò fino alla nausea quel che ho detto altre volte: poche ferrovie in Italia, nessuna nell'Italia meridionale, ha l'importanza di questa

comunicazione che servir deve la Valle del Liri; quella che era detta la Manchester delle provincie napoletane. Mentre questo nome con legittimo orgoglio rivendicò per la sua Biella il deputato Curioni, noi non possiamo più invocarlo, per la nostra contrada, perchè la Valle del Liri è ora la Valle del pianto, della miseria.

Decine e decine dei nostri stabilimenti giacciono inoperosi; le nostre forze motrici rappresentate da migliaia e migliaia di cavalli idraulici corrono inattive al mare; milioni di spese d'impianti infruttiferi sono a dimostrare una grandezza che fu; migliaia d'operai hanno bisogno d'esser soccorsi e sono obbligati ad emigrare, mentre altri operai della terra ci tornano di Francia, dove erano andati in emigrazione temporanea, e tornano dopo aver subito umiliazioni e peggio.

L'onorevole presidente del Consiglio è a lei vicino, onorevole Saracco. Domandi a lui quali siano le condizioni delle nostre contrade, a lui che ci è stato largo di aiuti, di consigli, di protezione; tanto che io sento il dovere di manifestargli i sentimenti di profonda gratitudine delle mie contrade e degli operai che hanno trovato in lui un uomo di mente, di cuore; un uomo il quale ha subito compreso che la nostra non è una di quelle piccole questioni che egli disdegna, ma un caso grave di patologia nazionale della quale un uomo di Stato della tempra sua non può non darsi pensiero.

E difatti non è piccolo fenomeno quello della decadenza quasi apoplettica di tutta una regione industriale, e per cui migliaia di operai, interessi incalcolabili sono in compromesso!

Ed all'onorevole Saracco dico che, come è stato buono con noi l'onorevole Crispi e come è stato deferente con noi il Ministero d'agricoltura, egli pure procuri di esser giusto, e ci affretti, ci compia i lavori della nostra ferrovia.

Con le cose dette non ho preteso di sostenere che la nostra crisi industriale sia connessa assolutamente e soltanto alla questione della ferrovia. No. Esagererei, e non sarei nel giusto.

La crisi non è stata procurata dai ritardati lavori. Ma senza tema d'essere smentito posso dire che il ritardo l'ha affrettata perchè ha fatto mancare al commercio e all'industria un ausilio potente.

Se l'industria della lana si giova in proporzione limitata delle economie dei trasporti, la industria della carta invece, dai migliorati mezzi di trasporti, dalle spese ridotte può aver grande vantaggio nella terribile lotta di concorrenza che essa sostiene e all'interno e di fronte all'estero.

Presidente. Onorevole Grossi, Ella comprende

che questo non è argomento della presente discussione.

Grossi. Ora l'industria della carta sarebbe grandemente giovata se la costruzione della ferrovia fosse affrettata.

Questo per altro concerne il passato, intorno al quale recriminare non giova; chè fu quale lo volle il fato. Mi occupo del presente che voglio si svolga bene, e dell'avvenire che voglio migliore.

Imperocchè, spinti dal bisogno e volendo lottare contro la fortuna avversa, come si conviene a forti caratteri, noi tutti ci siamo messi in giro per cercare uomini, capacità, attitudini, capitali che da altri paesi potessero venire a rianimare la nostra vecchia industria. Ed abbiamo speranza, perchè ne abbiamo qualche affidamento, che dall'Alsazia possa venire a noi qualcuno di quei potenti industriali per i quali è colpa l'amore alla loro vecchia madre la Francia, e che la Germania vuol presto o tardi mandar via.

Anche d'Inghilterra forse alcuno pensa venire ad impiantare da noi qualche speciale industria che, pel nuovo regime doganale, incontra ora ostacoli a svolgersi in Italia.

Ebbene, come siamo andati per trattare, per prima cosa ci han chiesto se avevamo o no ferrovia; e posso affermare che la mancanza di questo mezzo di comunicazione, per quella gente che sa per prova la potenza industriale-economica delle vie ferrate, li ha molto raffreddati, e sen per dire che quasi quasi han ritenuto il nostro un paese non civile.

La questione, sotto questo aspetto, è grave; è urgente; è questione che si connette per noi alla lotta per l'esistenza.

A parte altre considerazioni che per brevità traslascio, per ora mi limito a dire al ministro che faccia eseguire i contratti in corso in quanto al termine dei lavori; e che affretti gli studi per i tronchi da Sora a Civita d'Antino, e da questa città ad Avezzano.

E aggiungo che se al ministro verrà desiderio di fare una inchiesta su questa questione degli studi, io credo renderebbe un gran servizio alla moralità pubblica.

Come mai si può immaginare che sieno stati necessari sei anni per studiare un progetto di 26 chilometri, quanti ne corrono da Sora a Civita d'Antino, e che questo progetto, non ostante assicurazioni precise, a quest'epoca non sia ancora pervenuto al Ministero?

E quanto costerà questo progetto a chilometro? Dovrà essere una cifra spaventosa, scandalosa.

Ora sarebbe veramente strano che, mentre l'at-

tuale progetto ci attribuisce nuovi fondi e stabilisce in un certo modo il termine dei lavori, noi dovessimo trovarci di fronte a mancanza di progetti.

In quanto a questo, signor ministro, non le darò pace; in queste faccende volere è potere; e sol che Lei faccia sentire la voce e minacci l'esercizio di quei poteri disciplinari che la legge le concede, cesserà il mal vezzo di trascinare per anni lo studio dei progetti.

E l'onorevole mio amico Fortunato, che vedo mi ascolta, mi perdonerà se io in qualche momento invidio lui, che con le convenzioni ha assicurato le sue ferrovie che saranno certo costrutte in un determinato tempo. Io non so quando potrò ottenere la mia, e se m'occorrerà lottare ancora per l'avvenire.

Il ministro mi dirà che ora abbiamo leggi, tabelle e quanto altro occorre; e io risponderò subito, che leggi, tabelle e contratti le avevamo anche prima, (*Interruzioni*) tanto che finirei bene dicendo: le leggi ci sono, ma occorre chi ponga mano ad esse. Ma invece termino manifestando fiducia nell'opera del ministro.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La Camera comprenderà che io non posso rispondere che poche parole alle molte cose dette dall'onorevole Grossi, e solo per dichiarare che, se avvennero ritardi nella esecuzione delle opere, delle quali egli ha parlato, dell'inconveniente avvenuto non si può dar colpa al Governo.

In realtà s'è avuta la sventura di fare contratti che hanno dato luogo a molte liti, e così non si è potuto condurre innanzi i lavori, come l'amministrazione avrebbe desiderato. Però l'onorevole Grossi si è lagnato che sebbene si avessero stanziamenti in bilancio, tuttavia poco o nulla s'è fatto. Ma, onorevole Grossi voglia usare questa giustizia al Governo il quale domanda ancora 31 milioni e più dopo averne spesi circa 4; mentre nella tabella del 1879, ed in quella del 1882 si aveano disponibili in tutto 17 milioni. Ora come si fa con 17 milioni ad eseguire opere per le quali ne occorrono 34 o 35? In avvenire il danaro ci sarà, e si potrà camminare molto più speditamente poichè i nuovi stanziamenti che figurano nella tabella stanno, almeno lo speriamo, in corrispondenza con la spesa che sale a proporzioni molto elevate. A me sembra pertanto che, almeno sotto questo riguardo, quelle popolazioni debbano saper buon grado al Governo di aver trovato il modo con queste nuove pro-

poste di assicurare ed affrettare la costruzione di una strada così vivamente e giustamente desiderata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grossi.

Grossi. Ringrazio l'onorevole ministro e spero che l'avvenire sarà migliore del passato.

Presidente. Procediamo oltre:

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
12	Benevento-Avellino	5,498,336. »
13	Marina di Catanzaro-Stretto Veraldi	1,950,003. »
14	Taranto-Brindisi	945,164. »
15	Messina-Patti-Cerda	6,991,466. »
16	Siracusa-Licata	762,863. »
17	Anlla-Lucca	50,000,000. »
18	Galano-Borgo S. Donnino	10,000,000. »
19	Chivasso-Casale	1,262,204. »
20	Cuneo-Mondovi	698,533. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Prego l'onorevole ministro di volermi dire se questi due stanziamenti contengano la spesa per la stazione di Bastia.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La linea Cuneo-Mondovi è finita.

Buttini. Ma la stazione di Bastia?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La stazione di Bastia non è compresa qui; è nell'allegato B.

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
21	Lecco-Como	6,005,098. »
22	Ponte S. Pietro-Seregno	2,080,547. »
23	Parma-Brescia-Iseo.	10,524,497. »
24	Mestre-S. Donà-Portogruaro. . . .	509,719. »
25	Bologna-Verona	18,000,828. »
26	Ferrara-Rimini	4,659,203. »
27	Lucca-Viareggio	2,084,826. »
28	Caianello-Isernia.	8,070,000. »
29	Salerno-Sanseverino	7,799,535. »

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
30	Foggia-Lucera	100,000. »
31	Candela-Rocchetta-Melfi	362,000. »
32	Valsavoia-Caltagirone	1,213,370. »
33	Ceva-Ormea	6,154,673. »
34	Portogruaro-Casarsa	907,630. »
35	Treviso-Motta	469,214. »

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Broglio.

Di Broglio. L'esiguità della somma inscritta nella tabella A per la ferrovia Treviso-Motta indica che il Governo, allo stato delle cose, non crede di poter procedere all'allacciamento di questa linea con la principale Portogruaro-Casarsa-Gemona, come io ed i colleghi, che con me firmarono l'ordine del giorno presentato alla Camera, fermamente crediamo sia stabilito dalla legge del 29 luglio 1879.

Molto presumibilmente il Governo è indotto a questa determinazione dal voto del Consiglio di Stato, il quale interpellato in proposito, ha emesso il parere che, per esaurire gli obblighi imposti dalla legge del 1879, circa la trasversale Treviso-Motta, basta la costruzione del primo tronco Treviso-Motta.

Ma questa interpretazione è essa conforme alla lettera della legge, od almeno, è consona allo spirito, alla ragione sua?

Per rispondere a questo quesito, è necessario risalire ai criteri direttivi, che ispirarono le disposizioni della detta legge; è necessario ricordare lo scopo, che il legislatore si era proposto nel deliberare la trasversale Treviso-Motta.

Allorchè nel progetto ferroviario del 1879, venne proposta dal Ministero e dalla Commissione, concordemente, la costruzione della linea Mestre-San Donà-Portogruaro, sorsero parecchi deputati a rappresentare alla Camera la pessima condizione ferroviaria del regno verso il suo confine nord-est; condizione che in allora era costituita dalla sola linea Treviso-Udine, insufficiente ai bisogni del commercio, insufficiente soprattutto alle esigenze strategiche, come se ne era fatta una triste esperienza nella guerra del 1866.

Ad emendare questa triste situazione fu proposto che la linea Mestre-San Donà-Portogruaro venisse messa in comunicazione col valico pon-

tebbano, mediante un'altra linea, vale a dire, la Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo Gemona.

L'onorevole Cavalletto, preoccupato egli pure, nel suo elevato e costante patriottismo, delle difficili condizioni ferroviarie al confine orientale, sorse a difendere questa aggiunta, ed accennò come, per renderla efficace, per completarne la utilità, fosse necessario che le due linee, vale a dire la Treviso-Udine, già esistente, e la nuova proposta, Portogruaro-Casarsa-Gemona, venissero allacciate da una trasversale. Di questa trasversale l'onorevole Cavalletto non poteva dire che il punto di partenza e taluno intermedio, non poteva indicare il punto di allacciamento, perchè la Portogruaro-Casarsa-Gemona non aveva ancora nemmeno un progetto provvisorio, nè si sapeva, in quel momento, quale sarebbe il tracciato suo.

Ma l'allacciamento delle due linee, della Treviso-Udine e della Portogruaro Casarsa-Gemona, apparve così necessario, risultò di tanto evidente utilità, che bastò il semplice cenno fattone dall'onorevole Cavalletto, perchè il Ministero, la Commissione e la Camera ne accettassero immediatamente la proposta. Così fu che entrarono nella legge del 29 luglio 1879, tutte e due le linee le quali furono iscritte sotto un'unica designazione, e precisamente colle testuali parole: *Linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona colla trasversale Treviso-Motta.*

Sulla domanda della provincia di Treviso, che il tronco Treviso-Motta venisse congiunto a Casarsa, il Consiglio di Stato, se le informazioni che assunsi sono esatte, come credo, osservò che quell'allacciamento aumentava la lunghezza della trasversale e ne accresceva il costo in misura sensibile, e che non pareva proporzionale ai dati di percorrenza e di spesa che erano stati presi a calcolo nel 1879.

Per queste considerazioni, il Consiglio di Stato concluse dicendo: *sembrargli* che fosse esaurito lo spirito della legge del 1879, relativamente alla trasversale Treviso-Motta, con la costruzione del solo primo tronco.

Ma le considerazioni della maggiore lunghezza e del costo più elevato, se possono influire quando si tratta di deliberare una ferrovia, non possono avere influenza, o l'hanno molto limitata, allorchè la ferrovia è decretata dalla legge.

Interviene allora la solita distinzione fra la *lege ferenda* e la *lege lata*.

Nel caso nostro io credo che queste considerazioni possano influire per quanto ha tratto alla determinazione del *punto* d'allacciamento, ma non

possono servire nè a togliere l'allacciamento stesso, nè a cambiare il carattere e lo scopo della ferrovia.

La legge del 1879 designa esplicitamente la Treviso-Motta come una linea trasversale tra la Treviso-Udine e la Portogruaro-Casarsa-Gemona, e designa pure che la trasversale forma un tutto solo e deve essere collegata con quest'ultima.

Se le parole non hanno perduto il loro significato proprio, naturale, comunemente accolto dall'uso, altra spiegazione non può darsi alla legge del 1879. La preposizione *colla* è congiuntiva, indica collegamento; e in materia ferroviaria a me pare che alla parola *trasversale* non possa darsi altro significato all'infuori di quello di una linea che, andando di traverso da una ad altra ferrovia, entrambe le tocchi, insieme allacciandole. Non so davvero come possa chiamarsi trasversale una diramazione, un tronco isolato, monco, il quale si stacchi da una delle due linee, e si fermi alla metà o ai due terzi dello spazio che deve essere attraversato per arrivare all'altra linea. Sarà questa una trasversale sul territorio, non certo tra l'una e l'altra ferrovia.

E in questo avviso conforta me, profano alla scienza ferroviaria, il fatto della onorevole Commissione, la quale, a mezzo del suo competentissimo relatore, mentre manda a seppellire, sotto forma d'invio agli archivi, tutte le altre petizioni pervenute, tiene solo conto di quelle che domandano l'allacciamento alla Treviso-Motta, e fa per queste un'eccezione, proponendo di trasmetterle al Governo.

Io debbo fare una dichiarazione che è perfettamente sincera. La gara del chiedere non mi attrae punto; essa è tanto aliena dal mio carattere che se si trattasse d'una concessione nuova, per quanto opportuna, per quanto legittima fosse la domanda, io mi asterrei dal muoverla. Ma la questione che io debbo sollevare è diversa. Sono costretto a chiedere, ma fortunatamente solo giustizia. Il primo tronco della trasversale Treviso-Motta fu già costruito, ma lo fu con spese e sacrifici rilevanti da parte della provincia di Treviso e dei comuni interessati, che hanno dato il concorso del 20 per cento per la spesa di costruzione e di armamento, che hanno assunto un altro decimo per accelerare l'ordine della costruzione, che infine si sono assoggettati a tutti gli obblighi richiesti dalla legge del 1879.

Ora queste spese e questi sacrifici sarebbero in gran parte perduti se la Treviso-Motta non venisse allacciata con la Portogruaro-Gemona.

Dirò di più, io credo che andrebbe perduto quello stesso interesse generale, quella stessa uti-

lità pubblica che fu l'obbiettivo del legislatore nel deliberare la trasversale.

Il legislatore voleva appunto ottenere che la linea Treviso-Motta collegata coll'altra Treviso-Vicenza, costrutta con esempio forse unico di ardimento dalle due provincie, facesse raggiungere il massimo possibile raccorciamento nelle comunicazioni fra le provincie occidentali dell'Alta Italia ed il confine orientale del Regno. Se togliete l'allacciamento, questo scopo viene a mancare.

Se dunque trattasi di adempiere ad un obbligo già insito nella legge, se tale adempimento collega in giusta armonia l'utilità generale coll'interesse locale, diventa non solo lecito, ma doveroso il reclamare l'esecuzione integrale della legge del 1879.

E fosse pure che si volesse ritenere discutibile la interpretazione che noi diamo alla legge.

Ma quando interessi pubblici gravissimi dipendono da una interpretazione controversa di legge, quando per questi interessi le popolazioni, credendoli legittimi, hanno in buona fede sostenuto spese gravissime ed incontrato sacrifici, di cui porteranno per molto tempo penoso carico, pare a me che non sia equo, nè saggio, nè politico risolvere la controversia con un'ermeneutica severa, esclusiva ed inesorabile. Eravamo convinti di poter chiedere una risoluzione definitiva, ma riconosciamo che il Governo in presenza di un voto contrario del Consiglio di Stato aveva diritto di ricorrere a nuovi studi, e ci siamo quindi limitati alla domanda più modesta e temperata del nostro ordine del giorno.

Quest'ordine del giorno si risolve in un atto di piccola, di preliminare giustizia; poichè la Camera colla presente discussione crede soprattutto di compiere un atto di grande giustizia ferroviaria, non dubitiamo della adesione benevola della Camera e del Governo.

Presidente. L'onorevole Mel ha facoltà di parlare.

Mel. Si rassicuri la Camera! Io non dirò che poche parole, dalle quali potrebbe anche dispensarmi l'ampio svolgimento, già dato al nostro ordine del giorno, dall'onorevole Di Broglio. A me non rimane che di associarmi completamente alle considerazioni di diritto, di ragione, di equità e di politica e militare convenienza presentate dal mio onorevole amico, a sostegno del nostro ordine del giorno, e per le quali io credo fermamente che l'onorevole ministro s'indurrà a darci, come vivamente lo prego, assicurazioni esplicite e positive che gli interessi legittimi i quali si collegano al compimento della trasversale Treviso-Motta e

al suo allacciamento a Casarsa non resteranno più a lungo frustrati e disconosciuti.

Io non debbo ripetere le argomentazioni che raccomandano l'accoglimento delle nostre giuste e modeste dimande; non mi permetterò di confutare opinamenti e pareri di alti Consessi; come mi guarderò bene dal censurare, con recriminazioni retrospettive, l'operato del Governo in rapporto a tale questione, la quale ormai avrebbe dovuto, dallo stato di pura questione, essere passata in quello di fatto compiuto. Io questo soltanto dirò: che farebbe non buona impressione fra le popolazioni che mi onoro di rappresentare se i provvedimenti ferroviari che stiamo per votare escludessero innanzitutto la possibilità che, in epoca non lontana, avesse il suo effetto l'allacciamento della Treviso-Motta con la Portogruaro-Casarsa-Gemona, già virtualmente decretato dalla legge del 1879. Quelle nobili popolazioni, così parche nel chiedere, così rassegnate nell'attendere, potrebbero, se ciò avvenisse, dubitare che soltanto criteri di vera giustizia distributiva informino i provvedimenti dei quali è parola. L'onorevole ministro non ignora che la provincia di Treviso ha dato insieme con quelle di Padova e di Vicenza (e se quella di Como fece altrettanto, io mi compiaccio con l'onorevole Rubini che me lo ricorda) un nobile esempio, forse unico in Italia, di una iniziativa coraggiosa e patriottica per dotare il proprio territorio di linee ferroviarie interprovinciali, esempio che va ricordato a titolo di onore e di imitazione. Ora, l'allacciamento della Treviso-Motta con la Portogruaro-Casarsa sarebbe il coronamento di questa ardita e generosa iniziativa, per la quale la provincia di Treviso e i comuni di Oderzo, Motta e gli altri percorsi da quella linea sostennero ingenti sacrifici allo scopo di tutelare e favorire, non soltanto gli interessi propri e locali, ma ben anche quelli generali e più elevati dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paroncilli.

Voci. Oh! oh!

Paroncilli. Senza intrattenere la Camera maggiormente su questo argomento, dichiaro di associarmi pienamente a quanto è stato detto, con molta precisione e competenza dal mio amico, onorevole Di Broglio; mi permetto solo di esprimere il desiderio che l'allacciamento della linea Treviso-Motta abbia luogo a San Vito del Tagliamento, città popolata e vicina a Casarsa; perchè potrebbe facilitare le manovre per gli scambi a quest'ultima stazione in occasione di movimenti di truppa, mentre la stazione di Casarsa

non potrebbe soddisfare, con prontezza, a tutte le esigenze del servizio, stante le varie linee che colà fanno capo.

Tale mio desiderio e quello della città di San Vito spero che vorrà esser tenuto in conto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Onorevole Di Broglio mi ha citato come promotore e, quasi direi, come autore di questa linea Treviso-Motta.

Io, confermando pienamente quanto l'onorevole Di Broglio ha detto, debbo però avvertire che la proposta di questa linea fu allora fatta, per acquietare altre domande ed eliminare opposizioni, dall'onorevole Depretis, d'accordo con la Commissione che riferiva allora sul disegno di legge delle costruzioni ferroviarie. Ma io credo che, in quella proposta, sia incorso un equivoco e che, dicendo Treviso-Motta, abbiano forse creduto che Motta si trovasse sulla linea Portogruaro-Casarsa, mentre Motta si trova quasi a mezza strada sul fiume Livenza. Troncare questa linea a Motta e non proseguirla sino ad allacciarla con la Portogruaro-Casarsa è renderla inutile perchè, in questo caso, essa con il suo reddito non potrebbe compensare nemmeno le spese di esercizio. È quindi naturale che, se si vuole che questa strada ottenga lo scopo pel quale era domandata e che io aveva chiaramente accennato, essa debba essere allacciata con la linea Portogruaro-Casarsa, in un punto intermedio di detta ferrovia, come essa è infatti intermedia fra le due linee Treviso-Udine a monte e Mestre-Portogruaro a valle. Lo allacciamento deve essere in un punto intermedio e questo punto, il più opportuno e veramente importantissimo, è precisamente quello accennato dall'onorevole Paroncilli, cioè San Vito del Tagliamento. È questa una strada che prolungata avrà un grande interesse anche militare nel caso di un concentramento di truppe che dovessimo fare a difesa del confine orientale.

Per ora questo caso è lontano, ma, anni sono, era vicinissimo e quasi immediato. Speriamo che non si rinnovi questa necessità, ma può rinnovarsi; ed uno Stato prudente deve considerare anche le eventualità dell'avvenire. Quindi io, confermando quanto ha detto l'onorevole Di Broglio ed associandomi alle raccomandazioni sue e degli onorevoli colleghi Mel e Paroncilli, raccomando alla Camera l'approvazione dell'ordine del giorno che fu proposto. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Papadopoli.

Papadopoli. I miei buoni amici personali e politici, l'onorevole Di Broglio e l'onorevole Paroncelli hanno accennato ad uno degli allacciamenti della linea Treviso-Motta alla linea Portogruaro-Casarsa-Gemona, quello cioè di Motta-Casarsa.

Ma vi sono altri allacciamenti che interessano molto il collegio che mi onoro di rappresentare qui alla Camera e i cui progetti, studiati accuratamente, furono da lungo tempo presentati. Io pregherei perciò l'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare diligentemente la questione affine di non pregiudicare gli interessi legittimi dei miei rappresentati.

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

Genala, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole relatore, vuole Ella esprimere l'avviso della Commissione sull'ordine del giorno presentato dagli onorevoli Di Broglio e Paroncelli, e riferire anche sopra varie petizioni che riflettono la medesima questione?

Genala, relatore. Perfettamente, onorevole presidente. Per questa ragione appunto avevo chiesto di parlare. Adempirò quindi al mio compito assai brevemente.

Sulla storia della questione ha parlato l'onorevole Di Broglio; non occorre quindi aggiungere altro; io invece la determinerò più precisamente.

Si tratta di prolungare la Treviso-Motta sino al punto da incontrare la Portogruaro-Casarsa.

Le questioni sono quattro.

La prima, più importante, è la questione legale, cioè l'interpretazione della legge del 1879. Infatti questa legge, come è stato ripetuto in quella del 1882, ha detto che, accanto alle due strade Mestre-Portogruaro e Portogruaro-Casarsa, doveva essere costruita la trasversale Treviso-Motta.

Fu costruita la Mestre-Portogruaro; si prevede ora per la costruzione della Portogruaro-Casarsa e fu anche costruita la Treviso-Motta, ma fra questa e la Portogruaro-Casarsa vi è una soluzione di continuità, vi sono alcuni chilometri di distanza. La legge, dicendo trasversale, ha voluto intendere che la linea dovesse incontrare la Portogruaro-Casarsa? Ecco la questione: il Governo decise per il no, giacchè non costruì che la Treviso-Motta e si arrestò.

Ma gli enti interessati ricorsero al Governo, ed il reclamo loro, presentato per le vie legali, ebbe un voto non favorevole dal Consiglio di Stato. Essi replicarono daccapo. Quale voto nuove abbia dato il Consiglio di Stato, non so.

Ecco come sta la questione legale.

La Commissione ha considerato che questa materia è forse estranea alla presente legge, ma che però la interessa, inquantochè nella tabella è inclusa la Treviso-Motta, e che quindi interessava di decidere, in un modo o nell'altro, la questione. Perciò la Commissione deliberò di inviare le petizioni al ministro dei lavori pubblici, affinché le esaminasse, e, conforme alla legge, provvedesse. Ed in questo tutti i petenti sono d'accordo.

Ma ora veniamo alla parte della petizione in cui i richiedenti non sono d'accordo.

In quale punto dovrà la Treviso-Motta incontrare la Portogruaro-Casarsa? Gli uni chiedono l'allacciamento a Casarsa, gli altri a Portogruaro; altri lo chiedono a S. Vito del Tagliamento; infine, l'ordine del giorno presentato dai nostri onorevoli colleghi Di Broglio e Paroncelli afferma che le ragioni di diritto e di equità consigliano il suo allacciamento ad un punto *intermedio* della linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

Quest'ordine del giorno rende possibili due delle soluzioni dianzi accennate, ma ne esclude, *a priori*, la terza, che è quella dell'allacciamento a Portogruaro.

Mel. La più lunga.

Genala, relatore. Il breve o il lungo è un giudizio di confronto fra i vari progetti che si possono fare per l'allacciamento. Ad ogni modo, l'ordine del giorno comincia ad escludere una di queste soluzioni.

Ora, in questo stato di cose, la Commissione non può che tener fermo il suo voto di rinviare tutte le petizioni al ministro, perchè studi; e pregherebbe gli onorevoli proponenti di levare le parole *punto intermedio*, perchè altrimenti rimarrebbe escluso uno dei punti dove viene domandata questa congiunzione; e la Commissione non crede di avere gli elementi di fatto, per consigliare alla Camera alcun giudizio su questo punto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Broglio.

Di Broglio. Darò la spiegazione della frase: punto intermedio, che ha richiamata l'attenzione della Commissione.

Pare a me ed agli onorevoli colleghi che firmarono l'ordine del giorno, che in linguaggio ferroviario quando si dice linea *trasversale* si escludano necessariamente i due punti estremi della linea che deve esser attraversata, poichè una linea che tocchi tali punti è piuttosto una diramazione, una prosecuzione od una linea nuova che fa capo a quella. Ed in linea di fatto raggiungo, che senza mettere in dubbio che vi siano

petizioni, le quali richiedono l'allacciamento della Treviso-Motta a Portogruaro, (credo che ci sia soltanto quella ben naturale e facilmente spiegabile di Portogruaro), tutte quelle di cui si fa nota nell'elenco a stampa comunicato alla Camera domandano l'allacciamento od a Caserta od a San Vito, od in genere colla Portogruaro-Caserta-Gemona come sta nella legge. Ripeto che lo scopo della traversale consiste nell'abbreviare le comunicazioni delle provincie occidentali dell'Alta Italia col valico Pontebbano, e questo scopo verrebbe a cessare se il punto d'allacciamento fosse a Portogruaro.

Ad ogni modo riconosco che la determinazione del punto d'allacciamento deve esser fatta dal Governo, soprattutto in vista degli interessi generali; quindi non ho nulla da opporre all'eliminazione delle parole *punto intermedio*, rimettendomi per la determinazione del luogo di congiunzione alle saggie deliberazioni del Governo.

Presidente. Onorevole ministro? ...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Il Governo non ha che da aggiungere poche parole.

Il Governo dichiara esplicitamente che non si ricusa affatto di prendere in esame la questione sollevata con questa petizione, e si propone di pigliarla in esame, così nei riguardi del diritto, come dell'equità, siccome desiderano i petenti, e voglio anche soggiungere, nel riguardo del vero e proprio servizio ferroviario. Perchè le cose dette dall'onorevole Cavalletto, devono indurre il Governo ad esaminare, se oggi o poi questa linea abbia ad essere costruita fino al suo vero e naturale punto d'innesto.

Io accetto di gran cuore questa raccomandazione. Pigliare impegni assoluti, non lo potrei perchè, sul punto del diritto, il Consiglio di Stato si è pronunziato non una ma due volte a sezioni riunite, in senso contrario, ma posso benissimo riprendere in esame la cosa, in vista specialmente delle considerazioni esposte dagli onorevoli preopinanti. Spetterà poi al Parlamento il concedere i fondi necessari per costruire questo tronco di ferrovia.

Ad ogni modo, sotto questa forma o sotto un'altra, è chiaro che un giorno o un altro, questo prolungamento si ha da fare, e si ha da fare specialmente, lo dico apertamente, perchè le provincie della Venezia hanno dato l'esempio di volere e di saper costruire le loro ferrovie coi propri denari.

Quindi è che, nel riguardo dell'equità la domanda si raccomanda certamente alla benevolenza così del Governo come del Parlamento.

Pregherei poi di non parlare di un punto o dell'altro, che meglio convenga scegliere per l'allacciamento di questo tronco alle linee in esercizio; e dico ciò perchè, in questi giorni è pervenuto al Governo un diluvio di petizioni da molti comuni, i quali si disputano il punto d'innesto, e qualunque parola uscisse dal mio labbro potrebbe offendere la suscettività di quelle popolazioni, mentre la cosa forma tuttavia soggetto di studio del Governo e del Parlamento.

Conchiudo dicendo che accetto il rinvio della petizione e prego i proponenti di contentarsi di queste dichiarazioni e di ritirare il loro ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Broglio.

Di Broglio. Prendo atto delle leali e benevole dichiarazioni dell'onorevole ministro, e poichè l'accettazione da parte sua e della Camera del rinvio al Ministero delle petizioni che domandano l'allacciamento della Treviso-Motta alla Portogruaro-Casarsa-Gemona incontra ed assicura egualmente lo scopo della nostra proposta, non ho difficoltà di aderire alla sua cortese domanda, e in nome mio e de' miei colleghi dichiaro di ritirare l'ordine del giorno che avevamo presentato.

Presidente. Onorevole relatore, non si potrebbe ora esaurire la questione che si riferisce a queste petizioni?

Genala, relatore. Come vuole, onorevole presidente.

Presidente. A pagina 203 della relazione, la Commissione riferisce intorno alle petizioni, relative alla questione, ora sollevata dall'onorevole Di Broglio. La Commissione propone di trasmettere al ministro dei lavori pubblici la petizione dei comuni delle provincie di Treviso e di Udine, i quali reclamano la costruzione del tronco di congiunzione da Motta a Portogruaro.

L'onorevole Di Broglio, ed altri deputati, che avevano sottoscritto un ordine del giorno relativo a questa questione l'hanno ritirato in considerazione della proposta, fatta dalla Commissione, che la petizione, che si riferisce a questa linea, sia trasmessa al ministro dei lavori pubblici.

Il ministro dichiara di accettare questa trasmissione.

Pongo a partito le conclusioni della Giunta. Chi le approva si alzi.

(Sono approvate).

Procediamo oltre.

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
36	Macerata-Civitanova	224,376. »
37	Borgo S. Donnino-Cremona.	1,312,929. 05
38	S. Arcangelo-Fabriano	50,000,000. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Penserini.

Penserini. Le brevissime osservazioni e raccomandazioni che farò anche a nome dei miei colleghi del collegio di Pesaro e Urbino, si ispirano non solo all'interesse vitalissimo della provincia stessa, ma anche all'interesse generale, perchè questa linea fu già dichiarata di grande interesse militare, e seconda soltanto alla Aulla-Lucca, tra quelle contemplate nel progetto in discussione.

Comincio dal fare una proposta semplicissima.

Questa linea nella legge del 1879 ebbe il suo nome di battesimo così: *Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano*. Nella tabella A unicamente per una breviloqua espressione, (perchè è lontano da me qualsiasi dubbio) è riportata così: Sant'Arcangelo-Fabriano. Piace a me che le sia ridato il nome di battesimo: *Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano*. Questo amore alla esattezza spero che sarà facilmente condonato ad un giurista.

Venendo alle raccomandazioni, io innanzitutto debbo ringraziare sinceramente il ministro, a nome anche dei miei colleghi, della benevolenza e dell'interessamento che ha preso per questa linea.

Non direi però la verità se dichiarassi che le proposte del progetto in discussione rispondono pienamente ai nostri desiderii. L'onorevole ministro sa che nostro comune desiderio e delle popolazioni era che la linea fosse compresa nella concessione alla Società delle Meridionali.

Vorrei ringraziare anche la Commissione; ma a lei posso farlo così così, mezzo a mezzo, perchè mentre nella intenzione del ministro v'era che la linea dovesse costruirsi in sei anni con la sua proposta di concederla in appalto a trattative private, nella proposta invece della Commissione venne il termine per gli stanziamenti portato a 9 anni. Io insieme ai miei colleghi ci rassegniamo perchè crediamo che non sia lecito pretendere al di là di quel ch'è onestamente possibile.

Non faccio proposte; beneinteso però che la tabella rimanga ferma per tutti, perchè quando una modificazione qualunque venisse ammessa,

allora mi riserverei il dritto di fare anch'io le mie proposte.

Nè farò confronti con altre linee perchè i confronti sono odiosi, e possono lasciare supporre sentimenti invidi che sono alienissimi dall'animo mio; quindi ripeto, non faccio proposte: mi limite a fare due semplici raccomandazioni al ministro, il quale, credo, nella sua benevolenza vorrà accettarle. Per questa linea gli stanziamenti cominciano col bilancio 1889-90. Ora, poichè i lavori si debbono pagare dopo fatti e non già prima di farli, io prego il ministro di volere sollecitare le formalità per l'appalto di quella parte per la quale gli studi definitivi sono già in ordine cioè da Fabriano ad Urbino, e di voler spingere le formalità necessarie in modo da poter cominciare i lavori nel prossimo anno 1889. Questa è la prima raccomandazione che gli faccio e spero che vorrà accettarla.

La seconda raccomandazione riguarda il tratto successivo da Urbino a Sant'Arcangelo. Per questo tratto successivo ricordo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici opinò doversi istituire nuovi studi e nuove indagini per determinare il tracciato essendovi quistioni in proposito, e istanze per una variante fatte da oltre trenta comuni; variante importantissima per gl'interessi di quei comuni e specialmente dell'intera regione del Montefeltro per la quale è questione di vita o di morte economica.

Ora gli raccomando che voglia ordinare che questi studi e queste indagini siano fatte per modo da soddisfare così gravi e legittimi interessi; e con tale sollecitudine che dopo aver costruito il tratto Urbino-Fabriano, pel quale non vi sono questioni di tracciato e sono in ordine gli studi definitivi, possa successivamente, man mano che maturano gli stanziamenti in bilancio, senz'altra remora, costruirsi anche il tratto successivo. Il quale potrà, per la ragione sopra indicata, compiersi uno ed anche due anni prima dell'ultimo stanziamento in bilancio.

Queste sono le raccomandazioni che io ho stimato mio debito fare all'onorevole ministro. Credo e spero che egli nella sua benevolenza vorrà accettarle e non tengo ulteriormente intrattenuta la Camera.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Due sole parole per dichiarare all'onorevole preopinante che accolgo, con grande soddisfazione, le sue raccomandazioni e sono anzi in grado di dargli delle risposte che spero lo persuaderanno delle

buone intenzioni, mie, e del Governo. Prima di tutto egli avrà la bontà di rammentare che abbiamo portato in questa tabella una cifra di 40 milioni...

Penserini. 50 milioni.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. ... Sì, 50 milioni, mentre nella legge del 1879 ed in quella successiva la spesa era prevista in 17 milioni e mezzo. E quindi, da questo lato, vedo con piacere che l'onorevole Penserini riconosce che il Governo cammina con larghezza di vedute e che quando dice di volere una ccsa, domanda i mezzi per poterla fare.

Egli si raccomanda perchè si dia opera pronta e sollecita affinchè venga presentato il progetto esecutivo del tronco che va fino ad Urbino. Ora io gli dico che appunto in questi giorni si sta preparando il progetto esecutivo delle opere; cosicchè appena sia approvata la legge si darà opera, perchè gli appalti di questo primo tronco possano esser fatti prima che arrivi l'anno in cui cade il primo stanziamento.

Quanto alla seconda parte, la questione è un poco più difficile. Bisogna procedere a nuovi studi e speriamo che gli studi conducano ad una qualche economia nella spesa; perchè conviene che ci parliamo chiaro e bisogna sapere che, secondo i progetti presentati al Governo, la spesa dovrebbe giungere a 67 milioni. Or io spero che in ciò vi sia dell'esagerazione, ed ho disposto che si proceda a nuovi e maggiori studi per mezzo di una persona molto competente che conosce quei luoghi, e che li ha studiati altra volta, e mi auguro che la spesa si possa contenere in più modesti confini.

Ci vorrà dunque un po' di tempo prima di appaltare il tratto che va ad Urbino, ma non si dovrà aspettare troppo a lungo, e poi, col tempo, si penserà a fare l'altro che vada fino a Fabriano.

Ecco quello che io posso dire e che spero farà pago l'onorevole Penserini.

Presidente. L'onorevole Penserini ha facoltà di parlare.

Penserini. Mi dichiaro pienamente soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro e lo ringrazio anche a nome dei miei colleghi.

Presidente. Onorevole Penserini, Ella aveva fatto anche una proposta?

Penserini. Sì; quella di denominare la linea così: Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.

Presidente. Onorevole ministro, accetta questa denominazione?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'accetto.

Presidente. Allora si dirà: " 38. Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, lire 50,000,000.

" 39. Bassano-Primolano, lire 10,000,000. "

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cavalletto. Non vorrei che, a questa ferrovia che è l'ultima dell'allegato A, si applicasse il motto: *Ultima in carmine non consideratur*. Infatti trovo che gli stanziamenti si riportano al 1896-97 e al 1897-98, cioè si mettono proprio in fine.

A me pare che, sebbene questa ferrovia non sia stata chiesta e caldeggiata dalla provincia di Vicenza, pure essa abbia una vera importanza per il commercio internazionale ed anche per riguardi militari.

Questa ferrovia, da Bassano, camminando lungo il Brenta e fermandosi a Primolano, servirà utilmente nel suo percorso ai paesi del Canale di Brenta, e gioverà alle relazioni commerciali con la Valsugana, territorio italiano compreso nel vicino impero austriaco, con la Valle del Cimon, nella parte occidentale della provincia di Belluno, e col Circolo di Primiero, puro italiano, compreso nell'impero suddetto.

Queste ferrovie che mettono capo ai nostri confini e valichi alpini, prima della loro esecuzione, pareva che dovessero dare prodotti mediocerrissimi; ma il fatto dimostra che esse sono molto vantaggiose. E ce lo provò la Montebelluna-Belluno. Pareva che quella strada dovesse esser pochissimo produttiva; e, anzi, vi eran di quelli che proponevano in sua vece la Vittorio Belluno per Cimafadalto, come meglio produttiva, ma nel fatto la Montebelluna-Belluno risultò una delle più produttive delle nostre ferrovie alpine.

La Bassano-Primolano, quando sarà eseguita, pagherà le spese della sua costruzione; e invoglierà, poi, a proseguirla, per la valle superiore del Brenta, fino ad allacciarla alla ferrovia di Trento. Ad ogni modo, anche senza quell'allacciamento, essa sarà una strada produttiva, e assai utile per i nostri commerci e per i paesi dei distretti di Bassano e del distretto di Feltre, nonchè per i circoli o circondari di Valsugana e di Primiero.

Per la qualcosa, io non faccio speciali raccomandazioni, non propongo stanziamenti a più breve termine, lascio le cose come sono stabilite nella tabella; ma, ripeto, che non vorrei che a questa strada si applicasse il motto: *Ultima in carmine non consideratur*; e vorrei, anzi, che essa fosse presa in ispeciale considerazione, e ne fosse la esecuzione immanicabile.

Genala, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure:

Genala, relatore. Credo che l'onorevole Caval-

letto può essere sicuro che questa strada, da lui raccomandata, verrà costruita. Infatti, gli stanziamenti sono, direi, individuali; e questa somma non potrebbe essere adoperata per nessun'altra strada. Quindi, egli può invocare, invece, l'altro proverbio: *Meglio tardi, che mai.*

Cavalletto. Sta bene. (*Si ride*).

Quartieri, segretario. « N. 40. Somma a calcolo per differenze di liquidazione e per transazione di vertenze, lire 50,000,000,

N. 41. Ampliamento delle stazioni: — Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, S. Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento Ponte sal Po, Caianello, Salerno, S. Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecce, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa, ed Ivrea, lire 6,980,000.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pavesi.

Pavesi. Prego l'onorevole ministro di voler provvedere alla costruzione dello scalo scaricatore della stazione di Desio.

Trattasi d'un lavoro che è stato reclamato sin da quando la stazione stessa è stata aperta, vale a dire da una quarantina d'anni!

Pregherai quindi l'onorevole ministro, senza assumere lì per lì un impegno preciso, di volere, con la massima sollecitudine, esaminare questo argomento.

Ed io sono certo che vedrò ben presto l'onorevole ministro soddisfare alle legittime aspirazioni della popolazione di una indusre borgata nella quale sono sviluppatissimi i traffici ed indispensabili le agevolazioni nei mezzi di trasporto.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. È così discreta e modesta la domanda dell'onorevole Pavesi, che non posso a meno di accoglierla.

Qui non poteva trovar fede la questione che egli ha trattato, poichè parliamo di strade da costruire, non di strade già costruite.

Già l'anno scorso se n'è parlato alla Camera; assieuro quindi l'onorevole Pavesi che la sua raccomandazione sarà presa nella debita considerazione dal Governo.

Pavesi. La ringrazio.

Presidente. Pongo a partito il secondo capoverso dell'articolo 5, che include l'approvazione della tabella A annessa alla presente legge.

Chi l'approva, è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Ora passeremo al capoverso 3°;

« 2° la spesa di lire 89,500,000 per la costruzione delle ferrovie complementari della 4ª categoria indicate nella tabella B annessa alla presente legge. »

Si dà lettura della tabella B.

Quartieri, segretario, legge:

Assegni per la costruzione di strade ferrate di quarta categoria

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
1	Cremona-Borgo S. Donnino. . . .	7,000,000
2	Adriatico-Fermo-Amandola. . . .	5,000,000

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zucconi, il quale, anche a nome degli onorevoli Lunghini, Lazzarini, De Dominicis, Mercatili e Penserini, propone che, a questo numero due, si dica: « Adriatico-Fermo Amandola alla linea Macerata-Albacina. »

Zucconi. Mi hanno detto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sia persona di animo mite; conosco poi l'onorevole mio amico Genala per uomo gentile e pio. (*Si ride*).

Tuttavia debbo lamentarmi dell'uno e dell'altro per un atto crudele (*Si ride*): e la crudeltà fu esercitata sopra questa linea Adriatico-Fermo-Amandola.

Sebbene voi, onorevoli colleghi, abbiate sancito l'abolizione della pena capitale, la Commissione e il ministro mi hanno decapitato questa linea. (*Si ride*).

Essa fece la sua prima apparizione quando si discuteva la legge del 1879 e venne difesa, in questa Camera, dall'onorevole De Dominicis, dall'onorevole Trevisani e da me.

Noi credemmo di aver messo al mondo una creatura perfetta che non mancasse di nessuno de' suoi membri; anzi, in fatto di teste, ne aveva due (*Si ride*); perchè noi chiedevamo che la linea Adriatico-Fermo-Amandola si biforcasse e una parte andasse a finire verso Terni, l'altra si congiungesse con l'Albacina-Macerata.

Oggi di due teste non ne è rimasta neppure una. (*Si ride*).

L'Adriatico-Amandola si presenta come una linea che finisce ad Amandola appunto; ora una linea di tal fatta non avrebbe scopo; perchè

Amandola è un comune di 5085 abitanti, con un capoluogo di ottocento o mille abitanti al più.

Ed io credo che non varrebbe la pena di costruire una linea che, traversando una sola vallata, finisse ad Amandola.

Quando si discusse la legge del 1879, la Commissione, per bocca dell'onorevole Grimaldi, riconobbe l'importanza della linea da noi proposta e affermò che se ne sarebbe tenuto conto per la sua iscrizione nella quarta categoria.

Infatti la provincia di Ascoli si affrettò a presentare la domanda di concessione, e in seguito a questa domanda, nel bilancio del 1880 presentato dall'onorevole Grimaldi, la linea compariva sotto questa denominazione: "Adriatica-Fermo-Amandola alla linea Macerata-Albacina."

E questa denominazione fu approvata dalla Camera e noi domandiamo che a quella si ritorni. È vero che la concessione della linea fu fatta per il solo tronco Adriatico-Fermo-Amandola, ma è vero anche che, in quell'atto di concessione, si diceva che questa linea doveva avere la sua prosecuzione e l'allacciamento con l'Albacina-Macerata; altrimenti la linea, in verità, non avrebbe scopo alcuno.

Io quindi proposi insieme con alcuni miei colleghi del collegio di Ascoli e del collegio di Macerata che si restituisse, come diceva testè il mio amico Penserini, a questa linea il suo nome di battesimo; nè più nè meno.

Questa mia proposta non porta alcuna alterazione all'economia della legge; con essa non chiediamo che si aggiunga un chilometro di più a quelli notati sulla tabella; non chiediamo che si aggiunga una lira di più alla spesa: domandiamo solamente che sia iscritta la ricongiunzione alla Macerata-Albacina, come s'iscrivono i capitoli del bilancio *per memoria*, per poter riconoscere che quella è una linea la quale ha una qualche ragione d'essere. Altrimenti davvero io non comprenderei quale fosse la ragione per la quale la Camera vota oggi la costruzione di una linea che dall'Adriatico va a finire all'Amandola.

Se la Camera accetta questo concetto farà cosa utile, perchè la congiunzione della Fermo-Amandola alla linea Macerata-Albacina rappresenta una parte di quella linea che da Ancona deve svolgersi, per Visso, a Terni e che fra breve sarà richiesta per concessione privata dalla provincia d'Ancona e di Macerata o da un consorzio dei comuni dell'Umbria; linea che ha una grandissima importanza anche strategica per la ricongiunzione d'Ancona alla capitale, per una via coperta, linea che ha un'importanza commerciale

tale da indurre le popolazioni a domandarne la concessione, a forma della legge 1885.

E si farà pure una seconda opera buona, perchè questa linea, congiungendo l'Amandola alla linea Macerata-Albacina, compirebbe una parte di quella dorsale subappennina, di cui, ieri l'altro, parlò con tanto calore l'onorevole mio amico De Riseis, alle cui considerazioni io sento di dovermi associare completamente.

Iscrivendo, nella legge, *pro memoria* che la linea di Amandola si debba un giorno ricongiungere colla Macerata-Albacina, verrà la Camera ad affermare non soltanto un concetto ed un'opera razionale, ma farà anche un'opera vantaggiosa.

Signori, con questa legge, due provincie, che si trovano in mezzo ad altre provincie beneficate, non godono di nessuna briciola del lauto banchetto.

Si dice che il meglio sta nel mezzo, ma, questa volta, il proverbio non si è verificato.

Mentre la provincia di Pesaro e Urbino ha avuta la sua buona parte e quella di Ascoli l'ha con questa linea di Fermo-Amandola, le provincie di Macerata e di Ancona si trovano davvero affatto a disagio.

Io non ne do colpa a nessuno; è colpa della fortuna, della quale dice il poeta:

perchè una gente impera e l'altra langue,
Seguendo lo giudizio di costei
Che è nascosto come in erba l'angue.

Io non vado a ricercare queste nascoste ragioni, ma rilevo il fatto che, accettando questo emendamento, almeno al languore della provincia di Macerata, di fronte a questa legge, si darebbe un conforto ed una speranza per l'avvenire. E se questo conforto non mi può dare l'onorevole ministro, allora io mi limiterei almeno a raccomandare che, nella concessione di quei famosi 1000 chilometri, si avesse uno speciale riguardo alla ricongiunzione della Fermo-Amandola alla Macerata-Albacina perchè, così, si darà almeno una ragione della costruzione di questa linea, ed ho finito! (*Bene!*)

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Qui, se c'è un colpevole, il colpevole sono io e da ogni colpa debbo prosciogliere interamente l'onorevole mio amico il relatore della Commissione. Ma in verità io credo che, sotto una forma molto modesta, l'onorevole Zucconi domandi molte cose. Egli dice che non chiede nè un chilometro di più,

nè un soldo di più; a sentir lui, non domanda che un semplice *pro memoria*.

Ora vediamo come stanno le cose. La linea Adriatico Fermo-Amandola è la linea che è stata concessa con reale decreto 7 luglio 1881 alla provincia di Ascoli Piceno; questa linea, credo, misura la lunghezza di 55 chilometri, che non è poca cosa, onorevole Zucconi, e di questa linea il Consiglio provinciale ne ha fatto generosamente la retrocessione al Governo (*Ilarità*) con verbale del 12 settembre 1885; ma ad onta di ciò non si faceva nulla di nulla.

Ora che cosa ho fatto io?

Ho risollevato la pietra sepolcrale che copriva questa e le altre ferrovie di 4ª, e l'ho compresa in questa tabella perchè col denaro dello Stato in un tempo non troppo lontano possa essere costruita.

O che non pare all'onorevole Zucconi che io abbia fatto la cosa più conveniente, la più utile, quella che deve essere maggiormente desiderata dal Consiglio provinciale di Ascoli? Mi pare di sì. Però egli dice, che dove la strada si fermasse ad *Amandola* si farebbe opera inutile. Ma intendiamoci bene; noi qui non decretiamo una strada nuova, ma si domandano soltanto i mezzi per la costruzione di quello stesso numero di chilometri concessi alla provincia di Ascoli nel 1881; 55 chilometri ho detto, e se indichiamo un altro punto di arrivo, gli è come dire che i 55 chilometri diventeranno, almeno, cento, e così non basterà più la somma che oggi si domanda, perchè accettando di prolungare la linea finchè vada a congiungersi con quella di Macerata-Albacina, è lo stesso che dire che i danari che mancano, prima o poi, li dovremo trovare.

Mantengo dunque la stessa denominazione che aveva la linea che nel 1881 è stata concessa dal Governo alla provincia di Ascoli e non intendo che sia mutata.

E poi bisogna tener conto del numero dei chilometri disponibili sui 1530 concessi con la legge del 1879. Accordare adesso nuove linee, o prolungamenti di linee concesse, si rischierebbe di offendere diritti acquisiti o eccedere i limiti indicati dalla legge.

Io sono troppo rigido, dice l'onorevole Zucconi, poichè la domanda è modesta, molto modesta. L'onorevole Zucconi non domanda altro, che l'aggiunta di una semplice parola *per memoria*. Ma perchè domanda Egli l'aggiunta di questa parola?

Pur troppo nei bilanci degli anni precedenti si sono messe di queste frasi le quali impegnano il Governo; e per me, quando un Governo è

impegnato moralmente, bisogna che faccia il suo dovere. Dunque, o questa parola vuol dire niente, ed allora è perfettamente inutile il metterla; od impegna il Governo, ed allora si dica, e si sappia, che oggi o poi si dovranno trovare i fondi che occorreranno per fare soddisfatto il voto dell'onorevole preopinante. Ora, nel momento presente bisogna che ci guardiamo bene da tutte le tentazioni di concedere un solo palmo di strada nuova, perchè l'esempio sarebbe pericoloso, e non sappiamo dove sarebbe possibile arrestarci.

Ma l'onorevole preopinante concludeva, esprimendo la speranza, che della sua domanda si abbia da tener conto, quando si faccia la distribuzione dei 1000 chilometri promessi con la legge del 1885.

Veramente nel riparto di questi 1000 chilometri bisognerebbe fare il miracolo dei pani e dei pesci per poter contentare tutti.

Ma ad ogni modo convengo che se è vero, come deve essere, ciò che ha detto l'onorevole Zucconi, che, cioè, se la strada si fermasse ad *Amandola* si farebbe cosa pressochè inutile, il Governo dovrà tener conto di questo fatto; perchè il fare delle linee le quali non siano fruttifere in nessuna maniera e che non facciano soddisfatte le esigenze delle popolazioni, sarebbe uno spendere inutilmente i denari.

Quindi è che io impegni non ne prendo perchè so che non ne posso prendere; ma dichiaro che terrò in molto riguardo le considerazioni dell'onorevole Zucconi; e quando verremo alla distribuzione dei mille chilometri, esamineremo la cosa con giustizia ed equità.

Dopo ciò, ripetendo la dichiarazione che qui si tratta unicamente di linee già concesse e non di linee nuove, pregherei l'onorevole Zucconi a ritirare la sua proposta, perchè davvero io non potrei in nessun modo accettarla.

Presidente. Onorevole Zucconi, mantiene o ritira la sua proposta?

Zucconi. L'onorevole ministro mi ha detto che le leggi di bilancio suonano un impegno, ed è precisamente per questa ragione che io aveva presentata quell'aggiunta alla tabella che si discute e chiedeva che fosse restituito il nome di battesimo a quella linea. L'onorevole ministro ha fatto delle considerazioni, delle quali non posso che tener conto. Però egli mi affida che, nella distribuzione dei mille chilometri, vorrà aver ragione della curiosa situazione in cui si trova questa linea, ed io lo ringrazio; e lo prego anche di voler tener conto non solo di questo, ma ancora dell'impegno che lo Stato ha preso nel bilancio del 1880,

che ha pure forza di legge. Dopo ciò, e prendendo atto delle dichiarazioni fatte, ritiro la mia proposta.

Presidente. L'onorevole Zucconi non insiste nella sua proposta; passeremo oltre.

Adriatico-Fermo-Amandola lire 5,000,000.

Monza-Betana lire 2,000,000.

L'onorevole Pavese, d'accordo con gli onorevoli Sola, Carmine, Casati e Taverna, ha presentato il seguente ordine del giorno :

“ La Camera invita il Governo a tenere in speciale attenzione la linea Monza-Betana per accelerarne il più che sia possibile l'attuazione. ”

Onorevole Favese, lo mantiene?

Pavese. Dopo la dichiarazione fatta dall'onorevole ministro nel rispondere ad altri proponenti, è facile prevedere quale sarebbe la sorte riservata all'ordine del giorno presentato da me e firmato anche da altri onorevoli colleghi, qualora ne facessi oggetto di formale proposta.

Io quindi lo ritiro, convertendolo in una viva raccomandazione. A nome anche degli altri firmatari, io mi rivolgo all'onorevole ministro pregandolo perchè voglia esaminare, con benevolenza, le proposte che dai corpi locali e da altri enti interessati gli venissero fatte, per sollecitare l'attuazione di questa linea di sì notevole importanza. Trattasi di una plaga nella quale la popolazione ha raggiunto la maggiore densità; le industrie, numerosissime, vi hanno toccato il massimo grado di sviluppo. Non è, per esempio, difficile che gl'interessati s'inducano a rimborsare qualche annualità d'interesse allo Stato sul capitale anticipato: non è difficile insomma che si trovi qualche accordo col Governo. Or bene, che questi ponga almeno tutto il suo buon volere nell'affrettare in ogni miglior modo l'attuazione di una linea di tanta importanza.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole deputato Pavese, molto discreto sempre nelle sue domande, si rivolge al Governo per sapere se, quando i comuni interessati facessero offerte per anticipare la costruzione di questa o di quell'altra strada, noi saremmo disposti ad accogliere non solo le domande di questi comuni, ma anche a far ciò che può stare nelle attribuzioni del Governo perchè le opere siano accelerate.

Io gli rispondo che non solo il Governo sarà lieto di poter secondare le domande di questi comuni, ma nel capitolato si potranno introdurre disposizioni che permettano di raggiungere que-

sto scopo. E così si potrà ottenere che le ferrovie si aprano prima del tempo stabilito nella tabella.

Questo è quello che posso dire, e non potrei aggiungere altro.

Presidente. Non essendovi osservazioni, rimane approvato il numero 2; procediamo oltre:

N. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE	Totale degli impegni per ciascuna linea
3	Besana-Oggiono	2,000,000. »
4	Cento-S. Pietro in Casale	1,500,000. »
5	Fano-Santa Barbara	3,000,000. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pensserini.

Pensserini. Mi duole di dovere importunare ancora per brevi momenti la Camera, e di abusare anche un po' della benevolenza dell'onorevole ministro.

A nome anche dei miei colleghi del Collegio lo ringrazio di avere inclusa, nella tabella B, anche la linea Fano-Santa Barbara. E lo prego di trovar modo se sia possibile di affrettarne la costruzione, e ciò per due ragioni. Non tanto per l'interesse in sè assoluto della linea, quanto perchè la costruzione sollecitata di essa faciliterà la costruzione della dorsale da Urbino a Fabriano, e ne diminuirà la spesa per la maggiore facilità ed economia dei trasporti dei materiali occorrenti; ed anche perchè la costruzione di detta linea renderà più sollecitamente vantaggiosi ed utili i tronchi, che potranno man mano aprirsi della dorsale; e darà alla illustre città di Urbino pronta e diretta comunicazione alla marina.

Per queste ragioni prego l'onorevole ministro di vedere, nei limiti del possibile, di affrettarne la costruzione.

Un'altra raccomandazione debbo fargli, ed è di tener conto, nella distribuzione dei mille chilometri, delle domande già inoltrate da anni dalla provincia di Pesaro e Urbino per la congiunzione tra la litoranea e la dorsale per Sinigaglia, tronco del quale io credo parlerà l'onorevole Elia e sul quale quindi non spenderò parole.

Inoltre per la prosecuzione della ferrovia Metaurense-Fano-Santa Barbara fino alla valle del Tevere. È evidente la grande utilità commerciale che trarrebbero da questa linea interprovinciale. Finalmente per l'allacciamento della dorsale con la litoranea alla stazione di Pesaro.

Farò notare questo solo, che senza tale allac-

ciamento si avrebbe l'inconveniente enorme di dotare quella provincia di una rete di ferrovie, lasciando isolato il capoluogo dalla maggior parte dei comuni, messi in comunicazione dalle nuove ferrovie. Io quindi prego vivamente l'onorevole ministro, quando si verrà alla distribuzione dei mille chilometri, di tener conto delle domande già inoltrate e munite dei progetti tecnici relativi, dalla provincia di Pesaro e Urbino; la quale provincia, benchè, secondo la partizione ideata dalla Commissione di provincie al sud ed al nord di Roma, dovrebbe trovarsi tra le elette a parte destra, deve invece classificarsi fra le disgraziate che restano al lato sinistro; perchè sino ad ora non ha che 40 chilometri di ferrovia che rasentano tutti il lido del mare, e li ha solo perchè, per costruire la linea litoranea, non si potè saltare quello spazio.

Confido che l'onorevole ministro vorrà accogliere benevolmente queste mie raccomandazioni.

Presidente. Onorevole ministro?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Per quanto riguarda la linea Fano-Santa Barbara, contemplata al numero 7 di questa tabella, io posso soltanto assicurare l'onorevole preopinante, che essa potrà essere costruita fin dai primi anni sovra dei quali va distribuito lo stanziamento della spesa, e così l'opera potrà essere portata a compimento molto prima dell'anno in cui si dovrà fare l'ultimo versamento. Basterà che i corpi interessati si dispongano a fare qualche sacrificio.

In quanto poi ai mille chilometri, debbo dichiarare all'onorevole Penserini, come a tutti gli altri deputati, che di grandi promesse non ne ho fatte mai e non voglio farne. Tutte le provincie dicono di essere a disagio, nessuna si sente ben provveduta ossia tutti ne vogliono; ma con mille chilometri disponibili da una parte e un'infinità di domande dall'altra, comprende l'onorevole preopinante che io mancherei alle leggi della convenienza se prendessi degl'impegni. L'impegno che piglio è di prendere in considerazione le cose da Lei dette, ma è pur necessario che si facciano i debiti confronti con gli altri paesi, i quali potrebbero trovarsi in condizioni egualmente meritevoli dei riguardi del Governo.

Detto ciò, io credo che l'onorevole preopinante mi consentirà di nuovamente dichiarare che studierò questa questione onestamente, come si deve; ma impegni non ne posso prendere.

Quartieri, segretario, legge:

7. Sondrio-Tirano.
8. Lecce-Francavilla.
9. Castelvetrano-Porto Empedocle.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Io ritengo di far cosa gradita alla Camera rinunciando a svolgere la mia proposta (*Vive approvazioni*), tanto più che con l'onorevole La Porta abbiamo concretato una proposta che sarà trasmessa al banco della Presidenza per l'invio al Ministero dei lavori pubblici di una petizione del comune di Palma-Montechiaro.

Ciò basta anche a giustificare il perchè abbia rinunciato a fare, come mi ero proposto, un discorso.

Nondimeno la Camera mi permetterà di aggiungere brevi parole. Il comune di Palma Montechiaro non è meno benemerito degli altri ai quali giustamente è stato riconosciuto il diritto di avere una comunicazione ferroviaria. Esso del resto non chiede un favore, ma il conseguimento d'un eguale diritto che gli viene dalla legge del 1885, e nella stessa guisa che è stato consentito per Naro e Favara.

Un trattamento diverso sarebbe ritenuto come una vera ingiustizia, esso genererebbe diffidenze e sospetti, che per quanto infondati fuorviando la pubblica opinione potrebbero parere un compromesso per favorire una piuttosto che un'altra località prestandosi ad armeggi che mi astengo di qualificare.

Palma Montechiaro adunque non solo ha comune con Naro e Favara la ragione di avere una ferrovia, ma esso più che una diramazione ha diritto al prolungamento da Porto Empedocle-Palma-Licata che è il compimento naturale, logico della intera linea di circonvallazione della rete Sicula, e basterà gettare un'occhiata sulla carta topografica per esserne convinti, e non ammettere che per sì breve tratto vi fosse una interruzione, e Palma, centro ricchissimo di produzioni zolfifere ed agricole, rimanga tagliata fuori d'ogni comunicazione.

Il rinvio, quindi, della petizione, per noi suona impegno per parte del Governo di provvedere ed in conformità alla legge.

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

La Porta. Io ringrazio l'onorevole Fili-Astolfone e non abuserò certamente della facoltà di parlare se non per due minuti.

È una modestissima proposta, che noi facciamo per il rinvio al ministro della petizione n. 4249 del Consiglio comunale di Palma Montechiaro, il quale chiede che nei provvedimenti ferroviari sia compresa anche l'esecuzione del tronco Porto Empedocle-Palma-Montechiaro-Licata, e ciò in esecuzione di precedenti disposizioni legislative

e specialmente dell'articolo 15 della legge 27 aprile 1885.

L'onorevole ministro vedrà di trovare il margine dei chilometri necessari sia nella legge del 1879, sia in quella del 1885 per provvedere a questo che mi pare un legittimo desiderio del comune di Palma-Montechiaro.

Trasmetto alla Presidenza la proposta alla quale ho alluso.

Presidente. Gli onorevoli La Porta e Fili-Astolfone presentano quest'ordine del giorno.

« La Camera delibera di rinviare al ministro dei lavori pubblici la petizione portante il numero 4249 del municipio di Palma-Montechiaro. »

Onorevole relatore, questa petizione è stata trasmessa alla Commissione. La Commissione vi acconsente?

Genala, relatore. La Commissione acconsente a rinviare al ministro questa petizione.

Presidente. L'onorevole ministro acconsente?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Il Ministero non trova alcuna difficoltà ad accettare l'invio di questa petizione, nel senso che il Governo l'esaminerà con ogni possibile benevolenza.

Sotto questo rispetto e niun'altro io non ho veruna difficoltà, lo ripeto, di accettare il rinvio della petizione.

Presidente. Gli onorevoli La Porta e Fili chiedono l'invio al ministro della petizione n. 4249, accennata a pagina 308 della relazione, del municipio di Palma Montechiaro. La Commissione acconsente a questa proposta. L'onorevole ministro accetta l'invio con la dichiarazione da lui fatta testè. Pongo a partito questa proposta.

(È approvata).

Così è esaurita la tabella B.

Ora pongo a partito il terzo comma dell'articolo 5, che include l'approvazione dello stanziamento di lire 89,500,000 per la costruzione delle ferrovie complementari della 4ª categoria indicata nella tabella B, coi relativi stanziamenti.

Chi è d'avviso di approvare questo secondo comma, che include gli stanziamenti per le diverse linee indicate alla tabella B, è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Ora si dà lettura dell'ultima parte dell'articolo 5:

« Questa spesa verrà iscritta in distinti capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pub-

blici e ripartita negli esercizi finanziari contemplati nella tabella anzidetta.

« Con annuali stanziamenti distinti in altrettanti capitoli del bilancio stesso sarà provveduto:

1. All'acquisto del materiale mobile necessario per le nuove linee ferroviarie, in modo che la prima dotazione sia aumentata di 25 milioni;

2. All'acquisto del materiale metallico di armamento, che il Governo dovrà provvedere a termini delle convenzioni di cui negli articoli 1, 2 e 3;

3. Alle quote di concorso dovute dallo Stato nella costruzione di strade ferrate di 4ª categoria concesse all'industria privata;

4. Alle spese di personale e di amministrazione.

« Il reintegro ai fondi assegnati a varie linee ferroviarie, fissato pel 1887-88 con l'articolo 2 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), è rimandato ai venturi esercizi, e la relativa quota di lire 30,000,000, attribuita al bilancio 1887-88, passerà a carico dell'esercizio 1889-90, in aggiunta a quella già assegnata con detto articolo allo stesso esercizio. Le reintegrazioni però saranno fatte soltanto per le linee non comprese negli articoli 1, 2, 3 e 4 della presente legge. »

Onorevole Vigoni, Ella aveva presentato un'aggiunta, e mi pare che la Commissione avesse espresso l'avviso che potea trovare la sua sede in fondo all'articolo 5. È vero?

Vigoni. Precisamente!

Genala, relatore. La Commissione crede che quest'aggiunta possa trovare il suo posto in fondo all'articolo 5, perchè gli altri articoli sono citati parecchie volte e quindi si potrebbero alle volte, avere dei dubbi sulla numerazione.

Presidente. Allora la Commissione accetterebbe la proposta aggiuntiva degli onorevoli Vigoni e Penserini esprimendo l'avviso che essa possa trovare il suo posto in fondo all'articolo 5.

La proposta sarebbe la seguente:

« Sono abrogate le disposizioni contenute nell'articolo 9 della legge 5 giugno 1881, n. 240, e degli articoli 8 e 9 della legge 5 luglio 1882, n. 875. »

L'onorevole ministro acconsente?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Accetto, anzi faccio plauso a questa proposta.

Presidente. Allora metto a partito quest'aggiunta degli onorevoli Vigoni e Penserini, da collocarsi in fondo all'articolo 5.

(È approvato).

Ora pongo a partito l'articolo 5 nel suo complesso.

(È approvato).

“ Art. 6. Al pagamento degl'interessi e delle annualità di cui nell'articolo 4 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), ed all'articolo 4 della presente, sarà provveduto con le somme che verranno appositamente iscritte in distinti capitoli del bilancio del Ministero del tesoro.

“ Sul bilancio medesimo graveranno pure le annualità che risulteranno dovute ai termini degli articoli 1, 2 e 3 della presente legge.

“ Il Governo, valendosi della facoltà concessa dall'articolo 21 delle convenzioni approvate dalla presente legge, non potrà ordinare nè autorizzare una anticipazione di apertura all'esercizio di linee, o tronchi di linea, per un tempo maggiore di un anno. ”

L'onorevole Borgatta ha facoltà di parlare su quest'articolo.

Borgatta. Con l'ultima parte di questo articolo si propone di dar facoltà al Governo di anticipare, di affrettare di un anno l'apertura delle linee e dei tronchi di linee; e ciò, con termini generali ed assoluti per tutte le linee. Invece, a me parrebbe più ragionevole che questa facoltà, che si vuol dare al Governo, fosse graduata, proporzionata alle diverse linee, o tronchi di linee, secondo i termini, che sono indicati nelle singole convenzioni. Quindi, io proporrei che alle parole: *per un tempo maggiore di un anno*, che si leggono in fondo dell'articolo, si sostituissero queste altre: *per un tempo maggiore di un quarto dei termini stabiliti*. Mi pare che la ragionevolezza della mia proposta sia tanto manifesta, che non occorran altre parole in suo favore.

Confido, quindi, che il ministro e la Commissione vorranno far buon viso alla mia proposta.

Genala, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Genala, relatore. La proposta dell'onorevole nostro collega non è così semplice, come pare a prima vista: giacchè con essa, si potrebbe anticipare di due anni la costruzione di quelle strade, per le quali la legge stabilisce otto anni. E, quando per le linee, che son comprese nelle convenzioni, e che hanno già molti vantaggi sulle altre, si desse questa nuova anticipazione, vede la Camera che incomincerebbe a turbarsi quell'assetto generale, quella armonia d'insieme, che la Commissione ha cercato d'introdurre in questo disegno di legge. In secondo luogo gli interessi, durante il periodo

delle costruzioni, son valutati, e largamente, in base al termine massimo stabilito, degli otto anni. Se si anticipa di due anni, ne segue che dopo pagato già alla Società gl'interessi delle somme, che essa spende per la costruzione, si paga per sovrappiù la sovvenzione intera che comprende di nuovo gl'interessi e l'ammortamento. Dunque, viene ad esser pagato due volte l'interesse e di più le quote di ammortamento per un tempo più lungo di quello convenuto.

Or dunque, e per l'una e per l'altra ragione, a me pare che sia preferibile il metodo tenuto dalla Commissione.

Lo pregherei quindi a non insistere, ed a lasciare l'articolo come sta.

Se noi cominciamo a dare alle strade comprese nelle convenzioni, non solamente il diritto di venire aperte prima, ma un premio ed una sovvenzione doppia perchè si aprano prima, la quale può ammontare anche a qualche milione, daremmo ragione di lagnarsi a coloro le cui linee sono comprese nelle tabelle A e B, la esecuzione delle quali è distribuita in 10 anni invece che in 7 od 8 riducibile a 5 o 6.

Prego quindi l'onorevole Borgatta a non volere insistere nella sua proposta.

Borgatta. Io pregherei il Governo di voler dire il suo pensiero su quest'argomento.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Il Governo si associa a quanto ha detto l'onorevole relatore della Commissione.

Borgatta. Io aveva fatto la mia proposta perchè mi pareva ispirata ad un sentimento di equità. Ma, dal momento che non l'accettano nè il Governo, nè la Commissione, capisco che non c'è altro a fare che ritirarla, e la ritiro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Onorevole presidente, io non ho che da dire una semplice parola per riparare ad una omissione.

Allorchè l'onorevole ministro, nel rispondere alle sollecitazioni mie e dell'onorevole Del Giudice per gl'impiegati straordinarii addetti alle costruzioni, disse che il Governo si sarebbe preoccupato vivamente di loro, e che avrebbe fatto una cernita, per modo da assicurare allo Stato la collaborazione dei migliori fra essi, disse cosa certamente corretta; nè noi potevamo desiderare di più.

Senonchè le nostre sollecitazioni riguardano un altro punto, cioè l'articolo 82 delle convenzioni ferroviarie, in virtù del quale le compagnie assuntrici dei lavori hanno l'obbligo formale di

accettare con preferenza gl'impiegati straordinari delle costruzioni addetti al Ministero dei lavori pubblici, appunto per garantire ad essi il pane, che veniva in certo modo ad esser messo in dubbio.

Di più, sempre in base all'articolo 82, le società hanno obbligo, compiuti i lavori, di collocare questi impiegati a preferenza nelle nuove linee di esercizio, e quelli, che non avessero per l'età i requisiti voluti, devono impiegarli a preferenza nelle nuove costruzioni, che eseguiscano per conto dello Stato.

Siccome io sono sicuro che l'onorevole ministro, rispondendo a me, non intese alludere a questa parte della questione, ma espresse solamente il suo pensiero perciò che riguarda l'esercizio dello Stato, nell'interesse di questa numerosa e forte classe dei lavoratori, pregherei ch'egli volesse dichiarare se, come io credo, intende di fronte alle Società di tutelare interamente i diritti degli impiegati straordinari a termini dell'articolo 82 delle convenzioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Veramente io non credo di esser caduto in una omissione come ha mostrato di credere l'onorevole preopinante.

Se la memoria mi soccorre, ieri ho detto, che mi sarei occupato non solo degli impiegati che sono attualmente alla dipendenza dello Stato, ma anche di quelli che dallo Stato passarono a servizio delle compagnie.

Ora con ciò intesi dir quello che ha detto oggi egregiamente l'onorevole Pantano.

È chiaro che dobbiamo esser solleciti, perchè tale è il dovere nostro, che le disposizioni dell'articolo 82, citato dall'onorevole Pantano, siano rigorosamente osservate.

Questo è un dovere del Governo, e credo che se molte volte si incontrano gravi difficoltà che non si riesce a superare, il Governo non cessa perciò di esaminare volta per volta i reclami che gli pervengono, e di pigliare quei provvedimenti che sono di sua competenza.

Perchè stiamo su questo banco non sentiamo men vivo il desiderio di venire in soccorso degli infelici, e saremmo colpevoli verso la nostra coscienza se tralasciassimo di tutelare la causa di questi oppressi, quando stanno dalla parte del diritto.

Questo intendo di fare e ne assicuro l'onorevole Pantano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni.

Presidente. Non essendoci altre osservazioni, debbo partecipare alla Camera che l'ultimo comma dell'articolo 6 fu dalla Commissione modificato nei seguenti termini:

“ Il Governo valendosi della facoltà concessa dall'articolo 21 delle convenzioni approvate cogli articoli 1 e 2 della presente legge, e dell'articolo 19 delle convenzioni approvate coll'articolo 7 della legge stessa, non potrà ordinare nè autorizzare una anticipazione all'esercizio di linee o tronchi di linea per un tempo maggiore di un anno.

Pongo a partito l'articolo 6 così modificato.

(È approvato).

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

Tondi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per modificazione alla legge sul Consiglio di Stato.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

“ Art. 7. Alle disposizioni degli articoli 1 e 2 della legge in data 5 luglio 1882, n. 877 (serie 3ª), sono sostituite le seguenti:

È autorizzata la spesa di lire 14,000,000, da ripartirsi in rate eguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 e per quelli del quadriennio successivo, per la costruzione di un primo tronco, fra Terracina e Formia, della ferrovia diretta da Roma a Napoli, di cui all'articolo 34 della legge 25 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), e per il maggiore costo di costruzione del tronco da Formia fin sotto Minturno, della linea Gaeta-Sparanise, al fine di renderlo atto alla sede della ferrovia diretta Roma-Napoli.

L'intera linea diretta da Roma a Napoli dovrà essere aperta all'esercizio dentro il 31 dicembre dell'anno 1898. È perciò autorizzata la spesa di 32 milioni, per i tronchi fra Napoli e Minturno e fra Roma e Terracina, che sarà ripartita in eguali stanziamenti nei quattro esercizi 1894-95, 1895-96, 1896-97, e 1897-98.

L'onorevole Balenzano...?

(Non è presente).

L'onorevole Magnati ha facoltà di parlare su questo articolo.

Magnati. Poche volte ho parlato alla Camera, ma mi avvenne sempre, come ora, che il mio turno arriva quando la Camera è stanca. Tuttavia credo che si vorrà prestarmi attenzione, e ciò domando ai miei colleghi, raccomandandomi alla loro tolleranza....

Mi sono proposto di parlare, per quanto ciò sia fastidioso per me, inquantochè io non avrei mai creduto che si volesse addivenire alla costruzione di un'altra linea fra Roma e Napoli per adempiere alle prescrizioni della legge.

Presidente. Onorevole Magnati, alzi la voce o scenda più in basso; altrimenti gli stenografi non possono affatto raccogliere le sue parole....

Magnati. (*Scende*)... Io aveva sempre pensato che la Camera colla direttissima Roma-Napoli volesse intendere che la linea esistente fosse corretta in vari punti e quindi migliorata tanto che i trasporti potessero riuscire più celeri. Ora vedo, nel progetto della Commissione, approvato dal Governo, che a quella linea se ne è sostituita un'altra. Pare adunque che la Commissione si sia fatta imporre da un superlativo, dalla parola "direttissima"; e mentre erano cominciati i lavori di correzione a Casalnuovo questi si abbandonano e si disfanno; si paga il 10 per cento agli appaltatori e si va a costruire una nuova linea litoranea.

Si afferma però che le somme necessarie sono perfettamente le stesse e che mentre per correggere la prima linea occorrevano 68 milioni, quest'altra ne costerà 47 milioni ai quali aggiunti 30 milioni per la costruzione della linea Roma-Segni e per dotare questa ed il resto della linea attuale di altro binario si arriva appena a 77 milioni. Però io penso che non passerà molto tempo e le giuste esigenze militari aumenteranno in modo da richiedere ben altri miglioramenti a questa linea ferrata e così i 77 milioni arriveranno a 100 ed anche di più.

Ma la Commissione ha voluto, per giustificare quello che ha fatto, interpretare le intenzioni del legislatore, mentre erano già interpretate quando si cominciava ad eseguire la legge. La legge adunque è stata alterata e messa in disparte, sol perchè si è voluta una linea litoranea. Per me non potrei accettare simile proposta.

Ma vedo che la Camera che sola potrebbe restringerla, l'accetta ed io scorgo inutile qualunque mia opposizione; però non lascerò di ripetere che la Commissione avrebbe potuto meglio e diversamente provvedere.

La legge del 1879 parlava di linee complementari, e certamente se la Commissione avesse

veduto, che le comunicazioni fra le diverse provincie mancavano credo che si sarebbe fatta sollecita di presentare qualche proposta alla Camera.

Colgo quest'occasione, o signori, perchè non voglio parlare un'altra volta, e dirò che fra le otto petizioni, che si sono presentate ve ne ha una che appunto mi servirà d'esempio per dimostrare che si poteva far meglio.

Alcuni comuni della Capitanata hanno presentata una petizione per la costruzione di una ferrovia che mettesse in relazione Campobasso con Foggia.

È certo che gli Abruzzi posseggono già varie linee ferrate ed altre questa legge loro ne accorda, come pure la provincia di Molise oltre la Termoli-Campobasso-Benevento già in esercizio, la Caianello Isernia in costruzione, ha ottenuto pure la Isernia Campobasso e la Sulmona-Isernia. È evidente che i due nodi ferroviarii Sulmona e Campobasso vengono messi in diretta comunicazione fra loro. Intanto da Foggia una linea ferrata raggiunge già a Fiumara di Atella e Ponte S. Venere ai confini della Basilicata: questa ferrovia sarà prolungata verso Potenza da un lato e Gioia dall'altro.

Da Ponte S. Venere poi, passando dalla Valle dell'Ofanto a quella del Calore, un'altra ferrovia si spingerà fino ad Avellino. Manca quindi una diretta comunicazione tra Foggia e Campobasso; e questo dimostra che si poteva raggiungere lo scopo della legge 1879, interrogando la Camera se credeva interpretare questa legge nel senso di congiungere le capitali di queste due provincie con una ferrovia di 80 chilometri, come si era praticato per le provincie di Aquila, Chieti e Campobasso.

Nella provincia di Foggia dal lato che confina col Molise e propriamente dove sono i comuni, che inviarono l'istanza alla quale accenno, non vi è alcuna strada di serie, non vi è alcun ponte che attraversi il fiume che divide le due provincie, le strade obbligatorie non sono ancora congiunte fra loro e nell'inverno le popolazioni di questi paesi si possono guardare da una riva all'altra, senza che per sei o sette mesi dell'anno possano avere comunicazione fra loro.

Io non mi arrischio a fare alcuna proposta, poichè la legge che si discute, pel modo com'è stata interpretata, non me lo permette. Solamente farò una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici pregandolo d'interessarsi di quelle misere popolazioni, allorchè gli si presenterà l'occasione, se non altro, della distribuzione dei 1000 chilometri. L'onorevole Saracco per la *direttissima*

si è mostrato condiscendente, anzi, parmi, si sia piegato tutto da un lato. Ciò mi ha sorpreso: a me parve che la nobile figura dell'onorevole Saracco si dovesse mantenere sempre sulla perpendicolare. Ebbene, dal momento che si è piegato, si pieghi un po' dall'altro lato e dia qualche promessa categorica a quelle popolazioni infelici, onde non perdano fin la speranza.

Vengo ora, o signori, all'aggiunta che io propongo. Io non so se la Commissione ed il Governo l'accettino, ma credo mio dovere di parlarne alla Camera.

L'onorevole Diligenti l'altro giorno faceva le sue lagnanze al Governo e lo accusava di esser troppo condiscendente verso le Società ferroviarie; ed aggiungeva che poteva benissimo fare da sé senza questi intermediari. Però non riesce al Governo agevole collocare tanta mole di lavori senza l'aiuto di capitalisti che gli forniscano i mezzi in anticipo. Io penso che ciò sia un male necessario determinato dalle poco liete condizioni dello Stato e dalla misera condizione economica della nazione: allorché i capitalisti hanno da fare con nazioni povere non c'è modo da evitare così gravi inconvenienti.

Devo intanto dichiarare che i capitoli approvati dal Governo e dalla Commissione offrono all'osservazione il pregio inestimabile di aver prevenuto ed evitato tutte quelle rovinose eventualità, le quali offrono campo agli appaltatori di richieder sempre nuovi compensi durante l'esecuzione dei lavori. Però io mi preoccupo del modo come le nostre Società ferroviarie possono procurarsi i capitoli per la totale esecuzione dei lavori. Certamente la Società Adriatica è simile alla defunta Società delle vie ferrate meridionali e non offre quelle garanzie, che offrono le Società ferroviarie estere. Il suo capitale è formato di un terzo in azioni, e di due terzi in obbligazioni, vale a dire che il suo debito è molto maggiore del suo capitale. Pel passato è avvenuto che la Società delle meridionali non potè collocare un gran numero delle sue obbligazioni e non potè adempiere a tutti gli obblighi assunti. Non si volle annientarla, ma invece farla rivivere, offrendole favorevoli condizioni, sicché essa vantaggiosamente gli interessi dei suoi azionisti e mutò nome. Così l'onorevole Genala rispondendo all'onorevole Diligenti affermava che egli non volle farla sparire e ne è lieto, poiché attualmente questa Società può accollarsi lavori per centinaia di milioni. È vero, ma io credo che si sarebbe fatta opera saggia richiedendole una organizzazione più solida mercè l'aumento del suo capitale in azioni.

In Francia le Società ferroviarie posseggono tre quinti in azioni e due in obbligazioni e perciò non son soggette a soffrire quelle crisi nella emissione delle loro obbligazioni alle quali andò incontro per lo passato la Società delle Meridionali.

Queste osservazioni io ho creduto mio dovere di presentare alla Camera ed avrei desiderato che qualora, durante le costruzioni, imbarazzi finanziari avessero messo in angustia la Società assuntrice, per i quali per un certo tempo si fosse trovata in posizione di non poter proseguire i lavori, a preferenza si fosse atteso prima di costruire la direttissima a terminare le altre linee, le quali necessitano urgentemente a popolazioni, che totalmente ne mancano.

Mi si avverte ora che non tutti i tronchi della direttissima sono concessi, e che probabilmente non saranno concessi a Società costruttrici, ma invece nel decennio li costruirà per suo conto il Governo.

Essendo la cosa così, l'aggiunta da me proposta a questo articolo riesce inopportuna, ed io sperando che le mie raccomandazioni abbiano qualche buon risultato la ritiro, confidando nella saggezza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Magnati ha proposto una aggiunta all'articolo 7°...

Magnati. Pregherei di aggiungere dopo le parole... *fermi stante i patti contrattuali.*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'aggiunta dell'onorevole Magnati suppone, che la linea alla quale egli allude abbia ad essere costruita col danno della Società, mentre qui si provvede con mezzi di bilancio. Quindi non è il caso che dobbiamo pretendere dalla Società, che dimostri di aver versato una parte maggiore o minore, di un capitale che non spenderà.

Quanto alla sostanza dell'articolo, mi basterà dire all'onorevole preopinante che egli s'inganna se crede che mi sia voltato da un lato. Io sono sicuro di essermi rivolto verso quella parte che salva le ragioni della legge e della giustizia, e soggiungo che nel riguardo della finanza, lo Stato non ci perde nulla di nulla. (*Bravo!*) Questa è la mia profonda convinzione, e se avessi il tempo o fossero sorte obiezioni, lo proverei ampiamente. Del resto, stia certo l'onorevole Magnati che quando dai paesi che egli specialmente rappresenta si faranno sentire desideri fondati sopra ragioni di giustizia, non mancherò di fare il mio dovere, perchè non ricuso mai di servire, come posso, senza distinzione di

parte, la causa della verità, e della giustizia.
(Bravo!)

Presidente. Dunque l'onorevole Magnati non insiste?

Magnati. Non insisto.

Presidente. Allora pongo a partito l'articolo 7.
(È approvato).

“ Art. 8. È data facoltà al Governo del Re di affidare alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo la costruzione, a rimborso di spesa, di una linea diretta da Roma a Segni, partendo dal chilometro 6 del tronco in esercizio Roma-Ciampino, la quale per tutto il nuovo percorso s'intenderà sostituita alla attuale agli effetti del contratto di esercizio della rete Mediterranea.

“ Il termine per dare eseguita ed armata la linea, in modo da poter essere aperta con regolarità e sicurezza all'esercizio, è stabilito in tre anni con decorrenza dal giorno, in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione del progetto definitivo di esecuzione.

“ La linea sarà costruita a doppio binario, osservando le seguenti condizioni tecniche:

a) raggio minimo delle curve mille metri;
b) pendenza massima dieci per mille;
c) le modalità in genere dell'armamento, della soprastruttura, del corpo stradale e delle opere d'arte, saranno quelle delle ferrovie principali, e dovranno preventivamente venire sottoposte al Consiglio dei lavori pubblici.

“ È pure data facoltà al Governo del Re di stipulare gli accordi con la Società per la costruzione della stessa linea, assegnandole in corrispettivo una somma complessiva non superiore a ventidue milioni e cinquecentomila lire, escluso l'importo delle rotaie e del minuto materiale metallico d'armamento, da pagarsi in cinque eguali rate annuali a partire dal 1º luglio 1889.

“ Per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea, è autorizzata, e ripartita in rate eguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per lo esercizio 1889-90 e per quelli del quadriennio successivo, la spesa di lire 22,500,000.

“ Coi fondi della cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Mediterranea sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla intera linea Roma Napoli, ed agli altri impianti su essa necessari, contemplati nel secondo paragrafo dell'articolo 59 del capitolato per la rete anzidetta.

“ Tali lavori dovranno essere compiuti entro il termine stabilito, per dare aperta all'esercizio la nuova linea da Roma a Segni.

“ Per effetto delle disposizioni contenute in questo articolo, i mille chilometri di cui all'articolo 20 della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sono ridotti a 953. „

Questo articolo 8 si divide in tre parti, con la prima si accenna alla costruzione di alcuni tronchi di ferrovia da Roma e Napoli; con la seconda si provvede alla provvigione dei fondi per il raddoppiamento di alcuni binari e per altri lavori, e con la terza finalmente alla riduzione dei mille chilometri.

Bisogna dunque che la discussione si divida in 3 parti, secondo i tre argomenti, che ho enunciati.

Pregherei quindi i diversi oratori, che sono iscritti su questo articolo, di volere dichiarare su qual parte di esso intendono parlare.

L'onorevole Lazzaro fa una proposta, che si riferisce alla seconda parte; gli riserverò la facoltà di parlare.

L'onorevole Della Rocca fa una proposta, che si riferisce alla prima parte.

Ha facoltà di parlare.

Della Rocca. Compreso dalla necessità che si venga subito ad una conclusione su questo disegno di legge, ritenendo che le discussioni allo stato attuale siano superflue, rinuncio a parlare. (Bravo!)

Presidente. L'onorevole Chiaves fa una proposta, che si riferisce alla seconda parte; gli riserverò la facoltà di parlare.

L'onorevole Franceschini parlerà sulla terza; gli riserverò la facoltà di parlare.

Veniamo alla seconda parte dell'articolo, quella che si riferisce ai fondi per i doppi binari e per altri lavori.

“ Coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Mediterranea sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla intera linea Roma-Napoli, ed agli altri impianti su essa necessari, contemplati nel secondo paragrafo dell'articolo 59 del capitolato per la rete anzidetta.

“ Tali lavori dovranno essere compiuti entro il termine stabilito, per dare aperta all'esercizio la nuova linea da Roma a Segni. „

A questa seconda parte si riferiscono le proposte degli onorevoli Lazzaro, Chiaves e Valle. Onorevole Lazzaro, ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Non intendo svolgere il mio ordine del giorno, perchè è chiaro.

Si tratta solo di ricordare alla Camera ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici una pro-

messa, che diverse volte in questa Camera è stata fatta, non solamente a me, ma ad altri deputati della Terra di Lavoro. Essa riguarda la costruzione completa della tettoia della Stazione di Caserta.

Diverse volte il ministro ci ha dichiarato che questa tettoia sarebbe stata fatta. Queste promesse non sono state mantenute. Ora il movimento della stazione di Caserta è progredito immensamente in questi ultimi anni, in maniera che, non solo è un atto di giustizia, ma un'assoluta necessità che questa stazione abbia la sua tettoia completa, come l'hanno tante altre stazioni di minore importanza. Io non intendo annoiare la Camera: dirò solo questo che la media giornaliera dei viaggiatori alla stazione di Caserta è ora di 3218; i bagagli ammontano a 118; i colli a grande velocità a 311; i colli a piccola velocità a 364. I carri a 114; i treni in movimento a 52.

Ora una stazione, che ha 7 binari, che ha un movimento rapidissimamente così accresciuto, una stazione di così grande transito e di tante coincidenze non può rimanere senza coperture. Io ho veduto coi miei occhi i viaggiatori e le merci esposti all'acqua nell'inverno e al sole nell'estate, ed invoco la testimonianza di tutti i miei colleghi che passano per Caserta, perchè dicano se è più possibile che venga tollerato tale stato di cose.

Io so che un principio di lavoro per la tettoia si è fatto; ma so pure che quel che si fa amministrativamente rappresenta un errore e non giova, anzi danneggia allo scopo. Quindi raccomando all'onorevole ministro tale questione, sulla quale l'onorevole Genala si è più volte pronunziato, dichiarando necessaria una tettoia completa nella stazione di Caserta. Sono sicuro che coi fondi della Cassa patrimoniale si troverà il modo di compiere quest'opera, la quale contiene una riparazione non soltanto materiale ma anche morale.

Presidente. È proposto un ordine del giorno relativamente alla seconda parte dell'articolo.

Sarebbe il seguente:

“ La Camera, ritenendo che fra *gl'impianti* di cui si parla nel paragrafo sesto ed a cui si dovrà provvedere coi fondi della Cassa per gli aumenti patrimoniali, sia compresa la completa tettoia della stazione di Caserta, passa alla discussione dell'articolo.

“ Lazzaro, Teti, Comin, Pavoncelli, Balenzano, Salandra, Visocchi, Pignatelli, Grossi, Borrelli, Testa, Buonomo, Carcani, Cafiero. „

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro che la tettoia della stazione di Caserta, stazione che riconosco importantissima, deve far parte di quegli impianti ai quali si accenna in questo articolo. Se poi quella tettoia debba essere completa, come si dice, io non saprei dirlo in questo momento. Dico che la tettoia si ha da costruire come si è fatto e si deve fare in stazioni che hanno l'importanza di quella di Caserta. Ecco quello che devo dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Credo che l'onorevole relatore sarà dello stesso parere.

Genala, relatore. Perfettamente.

Lazzaro. Di fronte ad una dichiarazione così esplicita tanto dell'onorevole ministro che dell'onorevole Commissione, sulla importanza della stazione di Caserta e sulla convenienza di una tettoia corrispondente a detta importanza è inutile che insista per avere l'approvazione della Camera la quale non potrebbe mancare, e che ritengo implicita, quindi non insisto a che si ponga a partito il mio ordine del giorno.

Presidente. Ora vengono due proposte formali una dell'onorevole Chiaves e l'altra dell'onorevole Valle.

“ L'onorevole Chiaves propone che *prima dell'ultimo capoverso dell'articolo 8 si aggiunga il seguente:*

“ Cogli stessi fondi e nello stesso termine sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla linea Chivasso-Novara.

“ Chiaves, Badini, Curioni, Ricci, Demaria. „

L'onorevole Chiaves ha facoltà di parlare.

Chiaves. Io non ho da dire che poche parole perchè noi non domandiamo niente. E quando non si domanda niente non si ha bisogno di parlar molto.

Noi non domandiamo se nonchè si ponga fine alla sospensione di un'opera la quale, da lungo tempo decretata per legge, è destinata a soddisfare un'antico diritto, e della cui sospensione non abbiamo saputo renderci ragione in modo alcuno.

Quando l'onorevole ministro e la Commissione ci dicono che questa legge è stata fatta per eseguire tutto ciò che era stato decretato dalla legge, e quelle opere che fossero in corso di esecuzione, hanno implicitamente dato affidamento che accoglieranno questa proposta.

La legge del 1865, che concedeva le strade ferrate alla Società dell'Alta Italia, le imponeva quest'obbligo; che, quando il provento del tronco Torino-Novara avesse raggiunto le 35,000 lire a chilometro, dovesse essere fatto il doppio binario.

Fino dal 1873 questo limite fu raggiunto e non si ebbe, dopo lunghe insistenze, che un raddoppiamento di binario fino a Chivasso; poi quest'opera s'interruppe e non vi fu più nessun modo di farla proseguire.

Quale è la causa di ciò? Certamente io non voglio sospettare di malvolere non voglio sospettare di trascuranza meditata; le supposizioni odiose non si fanno. Certo una trascuranza grave vi fu.

Il curioso si è che quando si reclamava al Governo vi rispondevano: ma avete perfettamente ragione; andiamo immediatamente ad occuparci di questo! Però il da farsi non si faceva mai.

Si aveva un bell'invocare lo svolgimento delle industrie del Biellese e della Valsesia, l'apertura della strada ferrata nella valle d'Aosta, quegli stessi stabilimenti industriali, promossi da provvedimenti legislativi, come, per esempio, l'unione del canale di Cigliano al canale Cavour, su cui abbiamo una bella ed importante relazione dell'onorevole Boselli; nulla valeva. Si diceva: avete perfettamente ragione! Ma nulla si faceva.

Quando andò al Ministero l'attuale relatore della Commissione, onorevole Genala, gli enti interessati si rivolsero a lui, ed egli rispose e con lui rispose anche il ministro di agricoltura e commercio; e non risposero verbalmente, ma per iscritto, dicendo: avete ragione; è necessario, è urgente; noi vediamo bene la posizione, che è fatta alla regione piemontese dall'apertura del Gottardo, e intendiamo bene che questa mancanza di doppio binario non solo impedisce la facilitazione delle comunicazioni, ma è un ostacolo perniciosissimo, di cui si sente l'influenza fatale di giorno in giorno, quindi, dissero, immediatamente si provvederà alla prosecuzione dell'opera. Tuttavia non si è fatto niente ancora!

Venne l'onorevole Saracco; gli enti interessati si rivolsero a lui, e l'onorevole Saracco rispose, riconoscendo anch'egli la necessità e l'urgenza; soltanto, prudentemente dichiarò, che quando la cassa degli aumenti patrimoniali lo consentisse avrebbe provveduto.

Ed ecco, che noi abbiamo aperto il disegno di legge, all'articolo 8 ed abbiamo letto:

“Coi fondi della cassa per gli aumenti patrimo-

niali della rete Mediterranea, sarà provveduto al raddoppiamento del binario sulla linea Roma-Napoli, in 3 anni. ”

Quindi, abbiamo detto fra noi: dunque, la cassa funziona; dunque la cassa ha fondi, se deve, in tre anni, far fronte all'opera di cui si parla in questa disposizione.

Ed allora ci siamo fatti animo, io e gli onorevoli colleghi, a presentare questa proposta; la quale viene così a trovare qui luogo adatto ed opportuno: dappoiché si tratta dello stesso argomento, degli stessi fondi, dello stesso termine, della stessa natura di opere. E siccome ci vuol poco per compiere l'opera in discorso giacché si tratta, sostanzialmente, di un doppio binario che ha già le sue espropriazioni fatte, che ha già il sito a ciò destinato, per cui non si tratta che di mettervi i regoli, e credesi che occorra una spesa che non possa raggiungere i 3 milioni, speriamo che di quei fondi a cui si accenna in questo paragrafo si possa disporre di quella parte che abbisogna per adempiere finalmente a quest'obbligo, a cui si deve adempiere per legge.

L'onorevole Genala io non dubito che, nella Commissione, quando venne questo argomento, si sarà ricordato di questo diritto, di questo obbligo, di questa necessità di far questo raddoppiamento da Chivasso a Novara; e confido che le dichiarazioni tanto del ministro, quanto dell'onorevole relatore, vorranno essere per l'accettazione della nostra proposta.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io sono dispiacentissimo di dover dichiarare all'onorevole Chiaves, che non potrei accettare la proposta che egli ha presentato, d'accordo con alcuni dei suoi colleghi. Non già che io non riconosca la necessità, se così gli piace, che la linea da Chivasso a Novara venga armata a doppio binario; ma, quando il denaro non c'è, anche la Chiesa, egli me lo insegna, perde i suoi diritti.

L'onorevole Chiaves accennava, poc'anzi ad una lettera mia, nella quale facevo sperare, se non isbaglio, al presidente della Camera di Commercio di Torino che, di buon grado il Governo avrebbe provveduto, ma che non avrebbe saputo provvedere altrimenti fuori che coi fondi della Cassa degli aumenti patrimoniali. Questo ho potuto scrivere, e ripeto anche adesso, ma come ho avuto il dispiacere di annunziare altra volta alla Camera, i fondi dell'allegato B sono perfettamente esauriti, da un bel pezzo; e così tutti i

132 milioni che dovevano essere distribuiti sopra quattro esercizi, si trovavano già impegnati, quando mi è avvenuto di ricevere la domanda dalla Camera di commercio di Torino.

L'onorevole Chiaves diceva; ma questi danari voi li sapete trovare per la linea Roma-Napoli, e perchè non li trovate per provvedere anche a quest'altra? Anche l'onorevole Valle ha detto, perchè non li trovate per provvedere alla linea Pisa-Civitavecchia? E credo che se interrogassi altri deputati, moltissimi mi risponderebbero, perchè non provvedete a quest'altra, a quest'altra ancora?

Il vero è che ci troviamo di fronte a molti bisogni da soddisfare, mentre danari non ne abbiamo.

Io voglio anzi, in questa parte, rendere la lode che è dovuta all'onorevole Genala. Egli, nella sua qualità di relatore, disse a me, (perchè la verità, onorevole Chiaves, sa che ce la diciamo da un pezzo) ma come fate a provvedere a questa spesa se la Cassa per gli aumenti patrimoniali presentemente si trova esaurita? Io cominciai per rispondere che se è esaurita oggi, speriamo che non lo sia nell'avvenire, perchè abbiamo, non 3, ma 4 anni avanti di noi per armare a doppio binario la Roma-Napoli, e non ci sarebbe poi a meravigliarsi gran che, se crescendo i prodotti del traffico, d'altrettanto crescesse il patrimonio della Cassa per gli aumenti patrimoniali, ed allora si potrebbe pensare all'una come all'altra linea, di cui si è occupato l'onorevole Chiaves.

Ma giustizia vuole che si dica, che quando io rispondeva queste cose all'onorevole Genala, non conosceva ancora un altro fatto molto grave, del quale piglio volentieri opportunità per fare consapevole la Camera. (*Segni d'attenzione*).

Quando io ho creduto, in seguito ad un'interpellanza che mi fu rivolta non so da qual oratore di questa Camera (*Accennando a sinistra*), intorno alle cause dei molti ritardi nell'arrivo dei treni ferroviarii, quando ho creduto di dover nominare una Commissione composta, come ho detto altra volta, di uomini veramente competenti, che studiassero a fondo la questione, le Società esercenti direttamente interrogate sulle cause che producevano questi ed altri inconvenienti nel servizio, pigliarono la palla al balzo, come suol dirsi, e presentarono una serie di proposte intese a mettere in assetto le ferrovie esistenti, che richiederanno una spesa di forse trecento milioni senza mettere in conto le ulteriori provviste di materiale rotabile richiesto dal crescente movimento del traffico.

Ora io credo fermamente che queste domande siano esagerate.

Va da sè che le Società domandino molto e si contenteranno del meno; ma non c'è dubbio veruno che se noi vogliamo mettere le nostre strade in tali condizioni da poter pretendere un buono e lodevole esercizio, dovremo spendere una somma considerevole.

E non basta ancora.

Non è possibile, che l'attuale stazione di Roma provvegga ai bisogni crescenti del traffico.

Sarà oggi, sarà domani, ma bisogna pensarci, e seriamente, se no le difficoltà cresceranno sempre più, e la spesa crescerà a dismisura quanto più aspetteremo a prendere un partito.

Amo pertanto che la Camera sappia, ed amo dichiararlo perchè è questa una delle ragioni principali per le quali il Governo ha creduto di liberare il bilancio da una parte della spesa relativa alle costruzioni ferroviarie, che per parecchi anni si sentirà la necessità di creare nuovi debiti che peseranno sulla cassa per gli aumenti patrimoniali, onde arrivare a queste, ed altrettanti esigenze del servizio ferroviario.

Questo è bene che la Camera lo sappia; perchè in fin dei conti è meglio far sapere la verità piuttosto che tenerla nascosta. Spenderemo il meno che si potrà, s'intende; ma dove c'è un bisogno vero ed effettivo, bisogna bene che si provveda.

Ed una delle prime cose a cui si dovrà pensare, sarà la continuazione dei lavori che sono rimasti sospesi unicamente perchè non c'era il danaro.

Fra questi primeggia la costruzione del doppio binario sulla linea da Torino a Novara, anzi da Novara fino a Rho, presso Milano, che si dovrà senza indugio intraprendere, ed ultimare.

Dichiaro pertanto, che, se rimarrò su questo banco, presenterò a riaprirsi della Sessione un disegno di legge onde provvedere alle più urgenti necessità dell'esercizio ferroviario; e vorrei quindi pregare caldamente come prego l'onorevole Chiaves e i suoi amici a volersi tener contenti di questa mia dichiarazione e ritirare il loro ordine del giorno: tanto più che questo articolo che discutiamo non ha nulla a che fare con la questione che essi hanno creduto di sollevare.

La disposizione contenuta in quest'articolo è la necessaria conseguenza della deliberazione presa per la costruzione della direttissima Roma-Napoli. Voglio dire, che il Governo mai avrebbe consentito alla costruzione della linea diretta Roma-Napoli se non si fosse pensato ad armare

a doppio binario la linea attuale, in contemplazione dei bisogni urgenti non solo del commercio, ma specialmente di quelli militari che incalzano e non ammettono dilazione.

Qui dunque siamo in tema speciale, nè si può credere, e dire, che si faccia per gli uni, e la stessa cosa non si voglia fare per gli altri.

Se noi prendessimo questa occasione per occuparci di materie estranee all'argomento delle nuove costruzioni ferroviarie, non si arriverebbe a porre un limite alla presente discussione, e ciascuno l'intende, senza che occorra dover impiegare altre parole.

Soggiungo, onorevole Chiaves, che da parte del Governo si è fatto quel poco che si poteva.

Quest'inverno è stato compiuto il tratto da Torino a Chivasso, e si è parimente collocato il doppio binario sopra un'altro tronco da Ponzana a Novara, che si trova oramai anch'esso ultimato. Ella vede adunque, che qualche cosa si è pur fatto, ma ora che i fondi assegnati all'esercizio finanziario testè incominciato sono interamente impegnati, e lo sono da assai tempo, per altri lavori, io non mi trovo in condizione di continuare l'opera iniziata.

Tengo però per fermo che coi mezzi ordinari o con quelli straordinari che si domanderanno all'occorrenza, in un termine non lontano la linea intera da Torino a Milano si troverà armata a doppio binario.

Prego dunque l'onorevole Chiaves anche una volta di essere contento di questa mia dichiarazione e di voler ritirare il suo ordine del giorno.

Genala, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Genala, relatore. Mi corre l'obbligo di dire qualche parola all'onorevole Chiaves, che ha rivolto anche a me alcune interrogazioni speciali.

L'onorevole Chiaves ha ricordato, che a una deputazione di Torino, che chiedeva conto del doppio binario fra Rho e Chivasso, fu risposto che il doppio binario sarebbe stato fatto, giacchè era una necessità pel servizio. Infatti il Governo tenne la parola, e nel 1885, quando furono portate qui le convenzioni ferroviarie che hanno riordinato l'esercizio, fu provveduto con l'allegato B allo stanziamento di una somma per fare i doppi binari sulla rete Mediterranea e su quella Adriatica.

Anche allora le domande delle Società o, per meglio dire, delle amministrazioni erano parecchio elevate. Io ne temperai alcune, ma nulla

tolsi a quella dei doppi binari, giacchè questi per me sono una necessità di servizio generale, un elemento indispensabile per mantenere la esattezza dell'orario.

Di più la intensità del traffico della principale linea fra Milano e il Piemonte doveva crescere necessariamente per le linee nuove che si aprivano nel Piemonte e nella Lombardia e per i lavori che si facevano nel porto di Genova. Ed i fondi furono infatti nell'allegato B provveduti e provveduti.

Ma i bisogni erano grandissimi e, come fu pure preveduto, la creazione delle due reti longitudinali fece nascere delle correnti di traffico che prima non esistevano; e quindi rese necessari lavori su linee che prima non li richiedevano. Ecco una nuova difficoltà che si doveva superare. Per la Mediterranea furono stabiliti, se ben ricordo, 12 milioni da destinarsi ai doppi binari, e v'era compreso quello della strada fra Torino e Milano.

Il progetto allora non era fatto: io l'ordinai subito ed il preventivo dimostrò che da Rho a Chivasso, per 107 chilometri, occorrevano 7 milioni. Ora vede la Camera che la difficoltà diventava grande perchè, nel tempo stesso, da Roma a Spezia si rendeva indispensabile il doppio binario per il servizio rapido e intenso della capitale e della Liguria. Altre opere ancora divenivano necessarie, giacchè la Mediterranea ha avuto un aumento del traffico che rendeva più urgente quello che non lo era nel 1885.

La costruzione del binario fra Torino e Milano fu incominciata, ma, come ha avvertito anche l'onorevole ministro, dopo la mia uscita dal Ministero non potè essere proseguita fino alla fine, perchè si è pensato di impiegare una parte dei fondi per il raddoppiamento sulla linea di Pisa e su quella di Civitavecchia. Al resto deve provvedere la Cassa degli aumenti patrimoniali.

E qui prendo occasione dall'osservazione dell'onorevole Chiaves, per fare alcune dichiarazioni. La Commissione osservò all'onorevole ministro, non solo sotto l'aspetto finanziario, ma anche sotto l'aspetto contrattuale, che non potevasi obbligare la Società a pagare con la Cassa degli aumenti patrimoniali un doppio binario sulla via Roma-Napoli, il cui traffico può essere servito con un binario solo. E fu aggiunto che, eseguendosi quest'obbligo, si sottraevano i fondi alle altre opere più necessarie a cui la Cassa della Rete Mediterranea avrebbe dovuto provvedere.

Se vi sono altri motivi d'interesse militare, provvedasi straordinariamente col bilancio dello Stato.

Il ministro non rispose, negando; disse che nuovi e grandi bisogni erano sorti, di opere per migliorare le condizioni delle reti, e che ad essi provvederà con provvedimenti speciali facendo versare dal Tesoro nella Cassa patrimoniale, la somma occorrente al pagamento delle obbligazioni che si emetteranno per queste spese straordinarie. A tali dichiarazioni si acconciò la Commissione e con questa condizione approvò l'articolo 8°.

E ciò è tanto più necessario, perchè la Cassa per gli aumenti patrimoniali, come risulta dal contratto e dalla legge, non doveva agire nei primi quattro anni; giacchè questa Cassa non può incominciare ad agire, se non superato il prodotto iniziale, ed era evidente che occorrevano circa tre o quattro anni per arrivare al prodotto iniziale medesimo.

Ora la Mediterranea, che ha avuto uno sviluppo più rapido di quello che si era pensato, ha già raggiunto il prodotto iniziale, ma lo ha appena raggiunto, e per alimentare la Cassa è necessario che ci sia un'eccedenza al di là del prodotto iniziale.

Ma, mi duole il dirlo, la tendenza dell'Amministrazione è di aggravare le spese della Cassa e di assottigliare le sue entrate. Infatti la Cassa sarà pur troppo gravata del maggior costo derivante dalla protezione che ora si fa dell'industria nazionale, tanto che per il caro prezzo invece di tre locomotive se ne possono comperare 2 soltanto, e le rotaie importano una spesa del 60 per cento superiore al prezzo delle rotaie straniere. D'altra parte poi si concede che molti trasporti, come quelli della posta e delle costruzioni ferroviarie, mercè la gratuità, sfuggano interamente al contributo che per legge e per contratto deve versarsi nella Cassa. Per tal modo si alterano gli elementi dell'entrata e dell'uscita dei fondi di riserva e della Cassa patrimoniale, onde non si potrà rimediare se non coll'assegnare nuovi e maggiori fondi per legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaves.

Chiaves. Io capisco bene che dopo le dichiarazioni del ministro e della Commissione, i quali non accettano il mio emendamento, a me non conviene insistere; io mi auguro che le dichiarazioni fatte dal ministro e dal relatore siano tali da capacitare o far pazientare coloro i quali sono persuasi, e con ragione, che sia una permanente violazione di un loro diritto questa interruzione di quest'opera di così naturale interesse per una intera regione.

Io non posso acconciarmi a quello che dice l'onorevole relatore, quasi che il contratto che noi ora approviamo possa avere estinti quei diritti i quali avessero potuto nascere da contratti anteriori.

Comunque, io cercherò, per parte mia, di persuadere gli interessati con questo argomento che nulla ha da fare col merito della questione; ed è, che in questa materia quando il Ministero e la Commissione non accettano le proposte, è difficile che la maggioranza le approvi, perchè la maggioranza, in genere, non può essere edotta di tutti i particolari della questione. E dirò loro che ho creduto opportuno di ritirare la mia proposta perchè, se non fosse stata approvata, invece di fare un passo avanti, si sarebbero fatti dieci passi indietro.

Quindi prendo atto dell'affidamento dato dall'onorevole ministro che, cioè, fra i primi lavori, i quali saranno proposti in merito al complemento di opere ferroviarie, questa sarà indubbiamente compresa, e ritiro, anche a nome dei colleghi che lo firmarono, il mio emendamento.

Presidente. Dunque Ella ritira la sua proposta. Onorevole Valle, ritira o mantiene la sua?

Valle. Dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro e dall'onorevole relatore, io sono persuaso che non può aspettarmi altra sorte che quella di ritirare il mio emendamento. Però faccio rilevare che le dichiarazioni fatte dall'onorevole relatore sono tali da far persuasi Commissione e ministro dell'importanza del raddoppio del binario su questa linea, tanto più che in alcuni punti il raddoppio è già stato fatto, come da Sarzana a Pisa; per cui non si tratterebbe altro che di mettere un altro binario su 292 chilometri solamente. Spero che l'onorevole ministro vorrà tener conto delle mie raccomandazioni.

Presidente. L'onorevole Penserini propone la soppressione dell'ultimo capoverso di questo articolo. Mantiene egli o ritira la sua proposta?

Penserini. Spero che la Commissione ed il Ministero l'accetteranno.

I mille chilometri sono per i poverelli; non v'è nessuna necessità di distrarne quarantasette pel tronco Roma-Segni.

Lasciateli disponibili per le linee che hanno i caratteri di quarta categoria, che saranno utili dal momento che si hanno domande per il sestuplo dei mille chilometri.

Prego perciò la Commissione ed il ministro di accettare la mia proposta.

Presidente. Prego il relatore ed il ministro di esprimere il loro avviso su questa proposta.

Genala, relatore. La Commissione non ha nessuna difficoltà di accettarla; però se ne rimette al ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io non ho nessuna ragione per ritirare la mia proposta; però me ne rimetto alla Camera.

Presidente. La Commissione se ne rimette al ministro, il ministro se ne rimette alla Camera. Dunque prego la Camera di ritenere che l'ultimo comma di questo articolo è il seguente:

“ Per effetto delle disposizioni contenute in questo articolo, i mille chilometri di cui all'articolo 20 della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sono ridotti a 953. „

L'onorevole Penserini propone che questo sia soppresso...

Toscanelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Toscanelli. Voleva dire qualche cosa relativamente all'utilità di questa soppressione.

Si tratta che dal fondo dei 90 milioni destinati ai mille chilometri, verrebbero a levarsi 22 milioni e mezzo, più l'armamento e la spesa del personale di sorveglianza durante la costruzione, di modo che si va a 25 milioni; e così il piccolo fondo per quei mille chilometri verrebbe ridotto di 25 milioni. C'è l'ordine del giorno Correale, che non può a mio parere votarsi, perchè accetta che questi mille chilometri sien diminuiti di 47 raddoppiati due volte perchè a doppio binario.

Mi pare che per questa ragione tanto giusta che la Commissione se ne rimette al ministro, il ministro se ne rimette alla Camera, sia proprio il caso di sopprimere quest'ultimo alinea dell'articolo 8.

Presidente. Sta bene, interrogavo appunto la Camera se intendeva di sopprimerlo. Dell'ordine del giorno Correale si parlerà dopo.

Voci. Ai voti! ai voti!

Trompeo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma io le riservo il diritto di parlare.

Trompeo. Io intendeva di parlare per fare la stessa proposta dell'onorevole Penserini, che cioè non si diminuise il numero dei mille chilometri per assegnarne 47 alla Roma-Segni. Ora dichiaro che non ho più ragione di parlare dal momento che analoga proposta già fu fatta e sviluppata. Mi limito di raccomandarla perchè sia approvata.

Branca. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Branca. (*Presidente della Commissione*). Qui bisogna ben chiarire il concetto; perchè per i 47

chilometri della Roma-Segni se non sono tolti dai mille, in che modo si provvederà? Bisogna che il ministro lo dichiari.

Voci. È previsto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giolitti.

Giolitti. Mi pare che qui si fa una questione quasi completamente oziosa. Che la Roma-Segni si debba costruire è stato deliberato, nè occorre più di parlarne. Tutto sta a vedere se in conseguenza di quella costruzione, il numero dei chilometri da 1000 debba essere ridotto a 952 ovvero debba rimanere di 1000.

Poichè ho facoltà di parlare dirò sopra questo punto la mia opinione. Credo che poichè siamo avvezzi a parlare di 1000 chilometri, sia meglio lasciare questa cifra. (*Bravo!*)

Ma prego contemporaneamente il ministro di aspettare a farne la distribuzione a tempo più calmo, perchè io trovo che il distribuire oggi 1000 chilometri, che saranno da costruire fra 10 anni, non sarebbe cosa pratica, sia perchè desterebbe delle grandi animosità in quei paesi che si vedrebbero tagliati fuori, sia perchè la distribuzione oggi non potrebbe tenere giusto conto di quelle correnti commerciali che si determineranno in conseguenza delle nuove costruzioni ferroviarie.

Credo quindi che si possano mantenere i mille chilometri, ma che sia opportuno aspettare a distribuirli più tardi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle.

Valle. Non sono dell'opinione dell'onorevole Giolitti (*Rumori*) poichè io ebbi ad osservare, che era meglio farne il riparto subito, salvo a stabilire la somma a tempo opportuno. Ma le popolazioni aspettano da molti anni (*Vivi rumori*).

Presidente. Procediamo per ordine. Mi pare che si può riservare lo svolgimento degli ordini del giorno presentati dagli onorevoli Correale ed Elia, ed intanto procedere alla votazione per divisione dell'articolo 8.

Metto partito..

Branca. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Branca. Io desidero, perchè è bene che si sappia chiaramente quello che si vota, che l'onorevole ministro dichiari, perchè non sono contemplati in tabella i fondi della Roma Segni, per quanto, essendo nell'articolo di legge, è obbligatorio lo spenderli. L'onorevole ministro dichiari che spenderà per la Roma-Segni indipendentemente dall'assegno della tabella.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'articolo è così chiaro, che non ammette alcun dubbio.

“ Per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea, è autorizzata, e ripartita in rate uguali sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per lo esercizio 1889-90 e per quelli del quadriennio successivo, la spesa di lire 22,500,000. ”

Cosicchè in tabella non ci debbono entrare, ma si spendono per speciale disposizione di legge.

Branca. Sono sodisfattissimo.

Presidente. È inutile che rilegga la prima parte dell'articolo 8.

La metto a partito.

(È approvato).

Leggo ora l'ultima parte.

“ Per effetto delle disposizioni contenute in questo articolo, i mille chilometri di cui all'articolo 20 della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sono ridotti a 953. ”

L'onorevole Penserini ha proposto la soppressione di quest'ultimo comma dell'articolo 8; il che equivale a votar contro.

Metto a partito la proposta dell'onorevole Penserini.

(Dopo prova e controprova la Camera accetta la proposta dell'onorevole Penserini ossia respinge l'ultimo comma dell'articolo 8).

Io proporrei che si procedesse oltre nella discussione degli ordini del giorno che si riferiscono ai mille chilometri.

L'onorevole Elia ha presentato un ordine del giorno. Ne do lettura.

“ La Camera invita il Governo a prendere in esame le ragioni militari ed economiche che consigliano l'allacciamento della linea litoranea Adriatica con la sub-appennina Sant'Arcangelo Fabriano con la traversale Misa-Nevola-Cesano nelle provincie di Ancona e di Pesaro. ”

L'onorevole Elia ha facoltà di parlare.

Elia. Questo disegno di legge che ormai può dirsi in porto, eccettuate alcune osservazioni e raccomandazioni, negli articoli che approvano le convenzioni e le tabelle annesse, può dirsi non avere incontrato opposizione di sorta; da ogni parte della Camera non vi furono che approvazioni, quali si meritano, la soluzione di un problema da lungo tempo atteso, i cui provvedi-

menti di giustizia distributiva, sono tali, da rendere sempre più saldi i vincoli di fratellanza fra tutte le regioni d'Italia.

Favorevole alla legge per sentimento patriottico, mando anche io da questo banco una parola di plauso all'onorevole ministro ed alla Commissione, sebbene, avrei desiderato che qualche altra cosa si fosse fatto affine fosse meglio raggiunto lo scopo che ministro e Commissione sonosi prefisso.

L'onorevole relatore della Commissione dice che col nuovo disegno di legge presentato dall'onorevole ministro il 19 aprile di quest'anno, tutto il problema delle costruzioni delle strade ferrate complementari, sta davanti alla Camera, ma subito riconosce quasi come dolorosa confessione, che restano esclusi dalla soluzione del problema i mille chilometri autorizzati con la legge del 27 aprile 1885.

Se nel vasto disegno di legge che stiamo per approvare, l'illustre onorevole ministro avesse pensato a provvedere anche agli stanziamenti per mille chilometri, portando il complessivo ammontare da 1,610,000,000 quale è ora a 1,700,000,000 di lire si sarebbe davvero raggiunto lo scopo, al quale con calda parola, alludeva l'onorevole collega ed amico Platino, quando diceva, che questa legge di grande giustizia, dava pace ai deputati di fronte agli elettori, dava pace ai ministri di fronte ai deputati.

Ebbene coll'essersi lasciato insoluto il problema dei 1000 chilometri, molti deputati non avranno pace, perchè era più che mai, si faranno sentire i lamenti di quelli che speravano e non sono sodisfatti, e pace non avrà il ministro finchè anche questo problema non sia risolto.

E ne è una prova la necessità in cui mi trovo di parlare in quest'articolo, per raccomandare all'onorevole ministro un piccolo tratto di ferrovia, che per la sua importanza economica e militare, non può non essere compreso nei mille chilometri, che sono rimasti in sospenso, sebbene facciano parte essi pure di una legge dello Stato. L'onorevole ministro, rispondendo agli oratori che lo interpellarono in proposito, ha dato assoluto affidamento che presto avrebbe provveduto a risolvere anche quest'ultimo problema. E siccome io so, che l'onorevole Saracco non è uomo da mancare alle sue promesse, e perchè io ho il convincimento che egli la manterrà in epoca non lontana, così io lo prego e prego la Camera, di permettere anche a me, una parola di raccomandazione per un brevissimo tratto di ferrovia

che ha la sua non piccola importanza economica e militare.

Accenno alla ferrovia Misa-Nevola-Cesano che interessa le due provincie di Ancona e Pesaro-Urbino, per la quale sono da tempo compiuti studi e progetti. Dell'importanza militare di questa linea molto si potrebbe dire, mi limiterò soltanto ad accennare all'utilità somma di tenere allacciate con una linea trasversale le due ferrovie, litoranea e sub-appennina Sant'Arcangelo-Fabriano, onde avere assicurato il collegamento per via coperta, delle due piazze forti Bologna-Ancona, allacciamento che non è punto assicurato, con la sola linea litoranea che lambisce il mare da Rimini ad Ancona, ed è in grado di essere distrutta da un facilissimo colpo di mano di forze nemiche sul mare. Null'altro dirò per dimostrare l'utilità militare di questa tanto piccola linea trasversale quanto importante.

Moltissimo potrei pur dire per dimostrare l'importanza economica di questa linea, massime se si paragona alla minima entità della spesa.

Questa linea ha la lunghezza di metri 55,427, e secondo il progetto Viviani costa poco più di 3 milioni. Nel suo percorso traversa paesi ricchi per prodotti e per abitanti, come sono Sinigallia, capo linea, Roncitelli, Ostia, Ripa, Corinaldo, Mondavio, Castelleone di Suasa, San Lorenzo in Campo, Pergola, Serra Sant'Abbondio, e passa in vicinanza delle due importanti città, Arcevia e Sassoferrato, che con poca spesa potranno essere allacciate alla ferrovia con un tram. Il territorio sul quale passa la ferrovia che si raccomanda, ha un'estensione di ettari 122,000 dello estimo di 26 milioni, ed è abitato da 122,000 persone, attive, sobrie, laboriose, alle quali manca in modo assoluto ogni mezzo di locomozione ferroviaria.

Tutto concorre adunque perchè il Governo prenda in considerazione questa linea importantissima, ed io, sicuro che l'onorevole ministro tale la ritiene, vado altrettanto certo che vorrà accettare l'ordine del giorno che la raccomanda.

Onorevole ministro, la provincia di Ancona, se non sarà presa in considerazione la linea che io le raccomando e quella Ancona-Tolentino-Visso-Terni, della quale con maggiore competenza della mia, si è occupato l'onorevole Zucconi, nessun beneficio riceverà dalla soluzione del problema ferroviario di tanta soddisfazione per tutti, ne avrà anzi un danno, giacchè la linea Sant'Arcangelo-Fabriano toccandola proprio nel suo estremo confine ne devia l'attuale movimento commerciale.

Da quell'uomo giusto che è, onorevole Saracco, io spero vorrà fare buon viso al mio ordine del giorno dando così una qualche soddisfazione non a me, ma alle popolazioni di due ragguardevoli provincie, Ancona-Pesaro, situate nel cuore d'Italia.

Presidente. L'onorevole Correale ha presentato un ordine del giorno, sottoscritto anche dall'onorevole Torraca, che è il seguente:

“ La Camera confida che l'onorevole ministro, esaminate le domande finora presentate e raccolto il voto della Commissione all'uopo istituita con regio decreto, provvederà alla ripartizione definitiva dei mille chilometri di ferrovie di cui nell'articolo 20 della legge 27 aprile 1885 fra quei comuni e consorzi che vi possano aver diritto, e passa all'ordine del giorno. ”

L'onorevole Correale ha facoltà di parlare.

Correale. Non abuserò della pazienza della Camera per due soli minuti.

Ad ogni passo che è venuto facendo la discussione di questa legge, sia che si discutessero gli interessi del Nord, sia che fossero trattati gli interessi del Mezzogiorno, la questione dei mille chilometri è riapparsa sempre più viva.

Basterebbe questo solo a dimostrare la necessità e l'urgenza di eseguire la legge del 1885, e fare il riparto voluto dall'articolo 20 di detta legge.

Le dichiarazioni fatte in due o tre sedute dall'onorevole ministro dei lavori pubblici agli onorevoli Bobbio, Curioni, Valle ed altri colleghi, potrebbero veramente acquietarmi e persuadermi a rinunciare a parlare, ma nell'animo mio aveva fatto sorgere un grave dubbio l'ultimo alinea dell'articolo 8 stato soppresso con la recente votazione.

E dopo questa potrei dirmi pago; ma chi mi assicura che il tentativo o il pericolo scongiurato ora non possa poi riprodursi quando un'altra necessità ed un'altra occasione sorga e s'imponga?

Ecco la ragione, per la quale devo insistere nel mio ordine del giorno.

Io sono fra coloro che aspirano ai benefici dell'articolo 20 della legge del 1885: ho l'onore di rappresentare, coi miei colleghi, Torraca e Imperatrice, che sottoscrissero con me l'ordine del giorno, due grossi centri di popolazione, Avigliano e Matera, ai quali furono fatti sperare, a titolo di giustizia e di riparazione, due piccoli tronchi di ferrovia di quarta categoria, per raggiungere le linee, le quali per lungo tempo sperarono potessero rasentare i loro territori, ma che riman-

gono a tale distanza che quelle due città possono proprio considerarsi come tagliate fuori da ogni comunicazione ferroviaria.

Eppure limitano le loro aspirazioni ad ottenere due brevi tratti dei famosi mille chilometri promessi dalla legge del 1885.

Non occorre che io dica che la domanda della città di Avigliano è suffragata da ragioni di evidente riparazione. La città di Avigliano deve, col suo bilancio, contribuire alle spese della linea Santa Venere-Potenza, pur non sentendo il fischio della locomotiva la quale scorrerà molto lontano dal suo abitato.

Non dirò che alla domanda della città di Matera soccorre una ragione di giustizia.

Matera è forse l'unico capoluogo di circondario affatto sfornito di comunicazioni ferroviarie. Non dirò come il tronco che domanda Matera non interessa soltanto la città capoluogo, ma moltissimi comuni del circondario, i quali restando segregati e privi di comunicazioni ferroviarie potrebbero far valere le loro ragioni, e compromettendo la esistenza amministrativa del circondario, chiedere di aggregarsi invece ad altra città cui li unisce più rapidamente la ferrovia del Basento.

Non dirò che questa ferrovia che domanda Matera, è il principio di quella linea a cui il Governo, un dì o l'altro, quando riposati del lungo e faticoso cammino dovremo ricominciare i lavori, dovrà indubbiamente dare esecuzione perchè destinata ad allacciare la provincia di Bari al Basento, a congiungere due grandi linee.

Non dirò che Matera ha per la sua domanda quasi una storia parlamentare e tecnica; fin dal 1879, quando discutendosi la legge, le fecero, buon viso Camera, Commissione e Governo; e, pareri d'ispettori, di Commissioni tecniche e persino del Consiglio superiore dei lavori pubblici la raccomandarono al Governo.

Tutte queste cose l'onorevole Saracco le sa perfettamente; perchè, prima di assidersi al posto che ora occupa, egli nella qualità di presidente della Commissione cui era affidato il compito di ripartire questi mille chilometri, ebbe ad esaminarle e vagliarle; onde io potrei affidarmi alla imparzialità di lui, come di qualunque altro a cui fosse dato l'incarico di proporre questo riparto, ed aspettare con animo tranquillo l'ora della decisione perchè le ragioni di giustizia e di preferenza che militano in favore delle domande delle quali mi occupo, non potrebbero non imporsi a chiunque.

Ma, e se dovesse ripetersi il tentativo che oggi la Camera ha respinto? Se in altra occa-

sione si volesse fare un qualunque prelevamento dai mille chilometri, oggi salvati da una prima falceia, qual danno non ne deriverebbe per coloro che da tanto tempo aspettano e sperano?

Ecco il pericolo che intendo scongiurare, ecco perchè son deciso a mantenere l'ordine del giorno, anche a nome dei miei colleghi, e raccomandarlo alla benevolenza della Commissione, della Camera e del Governo.

Presidente. L'onorevole Franceschini aveva chiesto di parlare sui 1000 chilometri. (*Oh! oh!*) Tenga conto delle condizioni della Camera.

Ha facoltà di parlare.

Franceschini. Io mi ero iscritto per parlare su questo articolo, perchè è l'unico in cui si accenni ai mille chilometri, per poter fare all'onorevole ministro una calda raccomandazione, raccomandazione che con tanto più coraggio ora io rivolgo all'onorevole ministro in quanto che, essendosi abolito l'ultimo comma dell'articolo, come avrei anche io proposto la questione dei mille chilometri è ritornato alle sue origini.

Io spero che la mia domanda verrà accolta. (*Ai voti! ai voti! Basta! — Rumori.*)

La raccomandazione è questa. L'Umbria è stata la sola provincia che non abbia avuto la fortuna di essere compresa negli specchi uniti a questo grandioso disegno di legge.

Io voglio sperare che l'onorevole ministro, nella sua imparziale giustizia, quando studierà il disegno di legge, pel quale ha preso impegno, nella distribuzione di questi mille chilometri vorrà prendere a cuore tanto il tratto Rieti-Passo Corese, come quello Chienti-Nerina. Spero che l'onorevole ministro vorrà dire una parola di conforto e di speranza per quelle popolazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Trompeo.

Trompeo. Rinunzio.

Presidente. L'onorevole Toscanelli.

Toscanelli. Rinunzio.

Presidente. L'onorevole Petronio.

Petronio. Io mi sentirei in colpa verso una regione benemerita della provincia di Caserta, se trascurassi di fare all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione una brevissima quanto fervida raccomandazione in questa sede di discussione ferroviaria a pro' della ferrovia Alifana, e ciò anche a nome del collega onorevole Gaetani. (*Rumori*)

Io non abuserò del tempo dei miei onorevoli colleghi, nè dell'egregio ministro. Sarò brevissimo.

Voci. Ai voti! ai voti! Basta! basta! (*I rumori vivissimi e generali coprono la voce dell'oratore.*)

Petronio. Io prego l'onorevole ministro di vedere se non sia il caso di stralciare una piccola quota dei 1000 chilometri da stabilirsi in favore di queste benemerite popolazioni che pur troppo sono stati neglette!...

Voci. Oh! oh! Basta! basta! (*Conversazioni generali.*)

Petronio. Io ho finito (*Oh!*) con la preghiera che sia tenuta presente la convenienza di costruire al più presto la linea Telese-Caianello, desiderata da tanto tempo, e per la quale il Consiglio provinciale di Caserta ha sempre insistito, imperocchè darebbe nuova vita a Piedimonte, ad Alife, a S. Angelo, ad Ailano, a Pietramelara, alla storica Roccaromana, a Pietravairano, ecc.

Voci. Basta! basta! Ai voti! ai voti! (*Rumori.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nasi.

Voci. Basta! Rinunzi!

Nasi. Onorevole presidente, io non vorrei annoiare la Camera; ma non posso fare a meno di parlare. Se non è possibile in questo momento, mi si consenta di parlare domani (*Rumori.*)

Presidente. Ma che domani! Tenga conto delle condizioni della Camera.

Nasi. Io non ho che una brevissima raccomandazione da fare.

Mentre si parla di giustizia, di perequazione ferroviaria e financo di pacificazione di animi, non è possibile tacere sopra un argomento, che racchiude interessi vitali per la provincia, che io ho l'onore di rappresentare in questa Camera.

Fin dal 1870 le due provincie di Trapani e di Palermo, mosse da una lodovole impazienza, si unirono in consorzio per costruire la ferrovia Sicula-Occidentale, che le congiunge.

Questo fatto ha dato luogo a due gravi questioni. Una questione amministrativa fu prodotta dall'enorme onere ferroviario in lire 232 mila, che venne a pesare sul bilancio della provincia.

Per quanti sforzi abbia fatto l'amministrazione provinciale di Trapani, esaurendo tutte le sue risorse; per quanto abbia eliminato le spese facoltative, mentre le obbligatorie si sono accresciute (e basta ricordare la legge sulla fillessera) il bilancio non si può chiudere in forma regolare. La provincia è sospinta a un fallimento inevitabile.

Mi basta accennare rapidamente; perchè il Governo è informato di tutto dai voti del Consiglio provinciale, e dai rapporti che i prefetti si sono creduti in obbligo di fare.

Ma io non ho aiuti da invocare in nome di un dissesto finanziario; io debbo dire: vi pare giusto che la provincia di Trapani rimanga priva dei vantaggi che a tutto le altre furono concessi dalle varie leggi ferroviarie approvate dal 1879 finora?

È una questione alla quale pure s'interessano i rappresentanti politici di Palermo. (*Rumori.*)

L'onorevole Crispi nella seduta del 5 marzo 1885, spinto da un ammirabile sentimento di giustizia, dimostrava che la ferrovia Sicula-Occidentale rappresenta una vera *strada nazionale* e che le due provincie non dovevano essere punite, perchè, prima delle altre, avevano provveduto ai cresciuti bisogni di comunicazione. Quindi proponeva che lo Stato le discaricasse dall'onere ferroviario.

Un'altra grave questione riguarda il tracciato di quella ferrovia. Essa venne a descrivere una lunghissima curva, (195 chilometri) che allungò quasi del doppio la distanza fra Trapani e Palermo, e che lasciò insoddisfatti tutti gl'interessi e i bisogni del lato settentrionale della provincia di Trapani, anzi staccò completamente molti comuni importanti e un circondario intero dalla loro sede amministrativa e commerciale.

Da ciò molti altri voti fatti al Governo e dal Governo benevolmente accolti, per lo studio del tronco ferroviario Trapani-Castellammare. Furono fatti gli studi; il progetto è approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Potrei e dovrei ricordare altri interessi. Non vi parlo degli avanzi di Segesta, che si trovano in quei luoghi. Ma fate che diventi accessibile la collina del Pianto Romano, ove si vuole che sorga il monumento nazionale, per ricordare la prima battaglia dei Mille.

Pertanto io devo rivolgere una vivissima preghiera all'onorevole ministro ed anche all'onorevole presidente del Consiglio: provvedano a liberare la provincia di Trapani dall'onere ferroviario, che ne impedisce la regolare funzione amministrativa, e comprendano nel riparto dei 1000 chilometri il tronco Trapani-Castellammare. Sono due atti di vera giustizia. (*Bravo!*)

Presidente. L'onorevole Tittoni ha presentato quest'ordine del giorno:

« La Camera richiama l'attenzione del Governo sull'importanza della progettata linea ferroviaria Roma-Viterbo Viterbo-Corneto. »

L'onorevole Tittoni è presente?

(*Non è presente.*)

Onorevole ministro, la prego d'esprimere l'avis del Governo sulle diverse proposte.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. La mia risposta è molto semplice: io prenderò nella massima considerazione le proposte che mi sono state fatte dall'onorevole Elia, dall'onorevole Correale, dall'onorevole Franceschini, dall'onorevole Petronio ed ultimamente dall'onorevole Nasi, Ma impegni io non posso prenderne.

Comprendo benissimo, perchè la Camera non ha voluto conservare la disponibilità dei mille chilometri; se andiamo di questo passo, non basteranno nè mille nè duemila, nè tremila chilometri.

Le raccomandazioni fatte dagli egregi preopinanti meritano di esser prese in seria considerazione; e mi arrendo, in special modo, alle considerazioni esposte dall'onorevole Nasi, perchè conosco qual'è la condizione della provincia di Trapani, ma bisogna, eziandio, che ci rendiamo conto dell'onere che verrà a pesare sul bilancio. Sono adunque dispostissimo ad esaminare una per una le raccomandazioni testè fatte, ma prendere impegni, che potrebbero tornare a danno di altri interessi egualmente legittimi, che in questo momento non potessero far sentire la loro voce, è cosa che mi ripugna, e non risponde alle ragioni della giustizia distributiva.

Quanto alla proposta fatta dall'onorevole Correale, io lo pregherei di ritirarla perchè il Governo deve esser lasciato giudice del tempo e dell'ora in cui il reparto debba esser fatto, (*Benissimo!*) e ciò anche per le savie considerazioni esposte dall'onorevole Giolitti. Io credo bensì che questa distribuzione non possa essere rinviata ad un tempo molto lontano; ma non bisogna neppure fissare oggi il giorno e l'ora in cui dovrà esser fatta; e ne dico subito le ragioni.

Molte sono le domande specialmente in provincia di Roma, dirette ad ottenere la costruzione e l'esercizio di nuove ferrovie colle sole agevollegge consentite dalla legge votata l'anno scorso, quella del 24 luglio 1887, e così si va man mano assottigliando il numero dei concorrenti, e cresce di altrettanto la speranza di quelli che domandano la loro parte dei mille chilometri. Molto pertanto si è guadagnato e spero che molto più si guadagnerà se si aspetterà un poco a fare il reparto, perciocchè mi risulta, che un buon numero delle linee concorrenti al riparto dei mille chilometri, domandano il beneficio della legge del 1887.

Quindi è che io prego caldamente l'onorevole Correale a ritirare il suo ordine del giorno rinovando la mia dichiarazione che esaminerò con ogni

benevolenza tutte le proposte che si sono presentate alla Camera. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Correale, mantiene o ritira la sua proposta?

Correale. Veramente nel mio ordine del giorno non era fissato alcun termine nel quale il Governo avrebbe dovuto fare eseguire il reparto dei 1000 chilometri; ma udite le dichiarazioni del ministro che questa riserva rimarrà intangibile fino a quando non sarà fatto un serio esame comparativo di tutte le domande finora presentate, ne prendo atto e ritiro l'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Elia mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Elia. Ritiro! (*Bravo!*)

Presidente. Se non vi sono altre proposte od osservazioni passeremo all'articolo 9.

“ Art. 9. Sono mantenute ferme tutte le prescrizioni di legge, che regolano la materia degli impegni, e la misura dei concorsi dovuti dalle provincie e di comuni per tutte le linee comprese nelle disposizioni della presente legge. ”

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Salandra.

Salandra. Due parole sole, per chiedere alla Camera un atto di giustizia. (*Oh!*) Esiste un tronco di ferrovia, il tronco Foggia-Candela, il quale fu aperto nel 1868 per effetto di una legge del 1861, che stabiliva la prima comunicazione fra il Tirreno e l'Adriatico per Foggia-Candela-Conza-Eboli. Quella legge fu abrogata il 1865, e restò solo il tronco Foggia-Candela.

L'apertura di quel tronco, a beneficio delle popolazioni interessate, costò ad esse l'obbligo di pagare un contributo annuo in lire 40,000, che puntualmente è stato pagato dal 1868 ad oggi. Ora, nel 1879 tutte le linee, che si rannodano all'Ofanto, furono dichiarate doversi costruire a spese dello Stato. Esse quindi resterebbero impaladate a Ponte Santa Venere, se mediante il tronco Foggia-Candela, che come tronco di interesse locale è ancora esercitato col sussidio del contributo del consorzio, non fossero riannodate a Foggia, che è il centro delle ferrovie adriatiche del mezzogiorno.

Io perciò domando: è giusto, che per un tronco, il quale è diventato di supremo interesse generale, si paghi ancora il contributo dai Corpi locali, vale a dire dalle provincie e dai comuni interessati?

Voci. Ha ragione. (*Rumori.*)

Salandra. Dunque io chiedo al Governo ed alla Commissione il loro parere, ed io me ne appello, non alla loro generosità, perchè non chiedo nes-

sun favore, ma al sentimento di rettitudine del ministro e della Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Rispondo semplici e brevi parole.

Se si tratterà di fare un atto di giustizia, la Camera lo farà, ma questo non è il momento opportuno a risolvere la questione sollevata dall'onorevole Salandra e dai suoi colleghi.

Se quelle provincie dovranno essere sgravate lo saranno, ma in questo momento, quando si aggravano gli oneri della finanza, lo Stato non può abbandonare un'entrata annua di 40 mila lire senza che siasi dimostrato, che per effetto di questa legge il credito ha cessato di esistere. D'altronde non mi par giusto il ragionamento dell'onorevole preopinante perchè egli ha parlato di strade costruite direttamente dallo Stato, mentre è più esatto dire che le provincie concorrono anch'esse nella spesa. Invece con la proposta Salandra, cesserebbe affatto ogni loro concorso. Ma io, lo ripeto, se si tratta di un atto di giustizia sono disposto a farlo.

L'onorevole Salandra presenti un progetto di sua iniziativa; il Governo aderisce fin d'ora a che sia discusso e quindi, a ragione meglio veduta, il Parlamento provvederà; e se, come ho detto, si tratterà di fare un atto di giustizia verso alcune provincie, può star sicuro che il Governo non contraddirà per nulla alle sue proposte. Abbia intanto la bontà di ritirare la sua aggiunta, poichè credo che sarà più utile discuterla in un momento di maggiore calma che non sia quello attuale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Genala, relatore. Alla Commissione è pervenuta la petizione della quale ha parlato l'onorevole Salandra; la Commissione l'ha presa in esame ed ha dato il suo voto, che è questo: di mandarla al Governo perchè la esamini. Nel fatto del prolungamento di questa linea, che diventa parte della Rocchetta-Potenza, vi è una importantissima modificazione di stato, la quale potrebbe portare modificazione all'obbligo del contributo delle provincie. È quindi doveroso che la Commissione ne raccomandandi al ministro il sollecito e benevolo esame. Però essendo questa una materia estranea al presente disegno di legge, mi unisco anche io, in nome della Commissione, alle parole dell'onorevole ministro, per pregare l'onorevole Salandra di non volere insistere nella forma di articolo aggiuntivo, che egli ha voluto dare alla sua pro-

posta, e chiamarsi pago dell'invio della petizione all'esame del Governo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salandra.

Salandra. Una sola osservazione. L'onorevole ministro ha avuto ragione nel dire, che questa linea è stata costruita a spese dello Stato e senza contributo degli enti locali. Io però debbo fargli osservare, che in venti anni gli enti locali hanno pagato 800,000 lire. Egli può ordinare, che gli si faccia il conto, e troverà, che questa è una cifra di molto superiore al contributo del 5 per cento, che bisognerebbe pagare, se la linea Foggia-Candela si dovesse considerare a norma delle linee di terza categoria, come tutte le Ofantine. Ad ogni modo, fatta questa osservazione, e riservati tutti i diritti del Consorzio, accetto ben volentieri l'invito dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore, e tanto più volentieri in quanto prendo atto formalmente delle parole dell'onorevole ministro, il quale ha detto, che se egli troverà giuste le istanze del Consorzio, consentirà a che esse conseguano la soddisfazione, che loro è dovuta.

Presidente. Ella non insiste nella sua proposta? Del resto, onorevole relatore, questa questione si riferisce al n. 6 della relazione.

Genala, relatore. A pagina 205.

Presidente. Dunque si propone di inviare al ministro le petizioni che si riferiscono a questo argomento?

Genala, relatore. Sì.

Presidente. L'onorevole Salandra si associa all'invio?

Salandra. Sì.

Presidente. Allora si procederà oltre.

« Art. 10. Per determinare le quote di concorso delle provincie e dei comuni secondo le disposizioni degli articoli 4, 5, 10 e 11 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª); dell'articolo 11 della legge 5 luglio 1882 n. 875 (serie 3ª); dell'articolo 18 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) e dell'articolo 2 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), il costo totale di ciascuna linea è valutato nelle somme seguenti, le quali corrispondono ai prezzi di costruzione convenuti con le Società:

1 Lecco-Colico	L. 18,116,749
2 Rocchetta Melfi-Potenza	„ 39,610,006
3 Rocchetta Melfi-Gioia del Colle	„ 23,310,638
4 Sulmona-Isernia	„ 63,111,190
5 Barletta-Spinazzola	„ 7,994,460
6 Velletri-Terracina	„ 14,119,600

7 Sparanise Gaeta	Lire 12,275,000
8 Genova Ovada Asti	„ 56,159,524
salvo il maggior costo per la eventuale esecuzione a due binari della galleria del Turchino.	
9 Avellino-Ponte Santa Venere „	51,133,387
10 Cornia-Piombino	„ 1,952,201
11 Cuneo-Saluzzo	„ 4,644,815
12 Scordia-Caltagirone	„ 18,637,411
13 Noto-Licata	„ 58,309,266
14 Stazione di Siracusa al Porto „	665,000

“ Alle somme suddette dovrà poi essere aggiunto l'importo effettivo dell'armamento di ciascuna linea in rotaie e minuto materiale metallico. „

Rimane ora la proposta aggiuntiva degli onorevoli Maffi ed altri.

“ Art. 11 *aggiunto*. Il Governo è autorizzato ad ammettere che le Società cooperative possano concorrere all'asta per i lavori ferroviari contemplati nelle tabelle A e B offrendo per cauzione anche titoli valori e fidejussioni equipollenti alla rendita dello Stato.

“ Pantano, Maffi, Marin, Marcora. „

Onorevole Pantano, ha facoltà di parlare.

Pantano. Onorevoli colleghi, di questa proposta è inutile dimostrare i criteri ai quali si ispira, i fini economici ai quali intende provvedere; io ed i miei compagni abbiamo la ferma convinzione che questo articolo aggiuntivo sarà accolto dal Governo, dalla Commissione e dalla Camera. Così l'ultimo articolo del presente disegno di legge sarà una nota efficacemente umana e benevola, che tempererà la nota discorde di questa discussione. Con questo augurio ho finito.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro d'accettarla, ma in relazione unicamente a quelle opere di cui nelle tabelle A e B.

Pantano. D'accordo.

Presidente. Pongo a partito anzitutto l'articolo 10 del quale ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo ora a partito l'articolo 11º aggiuntivo dell'onorevole Pantano accettato dal ministro.

(È approvato).

Presidente. Ora si tratta di riferire sulle petizioni. Prego l'onorevole relatore di riferire.

Genala, relatore. La Commissione ha già riferito nel capitolo 9º sulle varie petizioni che le sono pervenute. Però ne sono pervenute delle altre dopo.

Di esse alcune si riferiscono alla questione trattata dall'onorevole Di Broglio per la Treviso-Motta, e di quelle si è già parlato, e mi pare che l'argomento si possa ritenere esaurito.

Un'altra si riferisce alla strada di Gallarate-Abbiategrasso-Pavia, la quale è stata domandata in primo luogo come di 4ª categoria fra i 1000 chilometri, e, subordinatamente, ne fu chiesta la concessione col sussidio di 3,000 lire a chilometro. In questa petizione si accenna anche ad una questione d'ordine amministrativo, sulla quale ci permettiamo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro.

Poi l'onorevole De Riseis ha presentato una petizione relativa alla strada, della quale egli vi ha parlato qui, per congiungere Sant'Arcangelo-Fabriano alla linea Sulmona-Isernia-Campobasso, e quindi chiedeva che la petizione del Consiglio provinciale di Ascoli venisse rinviata al ministro per l'esame.

Infine l'onorevole Ercole ha parlato dell'Ovada-Alessandria, antica domanda e antica aspirazione; e ha presentato una nuova petizione. Per questa linea viene chiesta, in primo luogo, l'iscrizione fra i mille chilometri di 4ª categoria, anche nell'interesse dell'esercizio della rete dello Stato, e subordinatamente viene domandata la concessione col sussidio chilometrico di lire 3,000 per 70 anni. Il ministro ha già risposto che la crede degna di considerazione, onde la Commissione si affida all'esame del ministro raccomandando che l'esamini anche nei rispetti dell'esercizio della rete Mediterranea che è rete dello Stato.

Qualche altro collega ha pure presentato petizioni per linee di 4ª categoria delle quali appunto si parlò in quest'aula oggi.

Ora sembra alla Commissione che il compito suo sia in questo stato di fatto assai breve.

Per le petizioni, su cui ha riferito, sarebbe inutile ripetere alla Camera i motivi delle deliberazioni che vi propone. Non mi pare che a quest'ora ed in questo stato d'animo della Camera, sia il caso di dare più largo sviluppo a queste petizioni, tanto più che esse sono tutte estranee alla legge in discussione.

Quanto alle linee militari l'onorevole ministro ha già risposto. Quanto alle linee di quarta categoria, ugualmente. La Commissione non può che rimettersene al Governo.

Delle altre petizioni della provincia di Reggio d'Emilia la Commissione ha riferito largamente nel capitolo 9º e l'onorevole ministro nulla ha detto, ma, certamente ne terrà il debito conto.

Per queste ragioni sembra al relatore ed alla Commissione che null'altro vi sia da aggiungere.

Infine, se avessi dimenticato qualche petizione, ne chiedo venia alla Camera e son pronto a riparare alla dimenticanza.

Presidente. Onorevole ministro, le deggio comunicare che relativamente al numero 5 per le petizioni, che hanno tratto alle provincie di Padova, Vicenza ecc. è stato presentato un ordine del giorno, che è il seguente:

“ La Camera confida che il Governo del Re vorrà assicurare l'applicazione dell'articolo 25 dei capitolati annessi alla legge 27 maggio 1885 nel senso che il servizio cumulativo debba aver luogo in tutte le stazioni di contatto fra le grandi reti ferroviarie e le ferrovie private sia per le merci che per i passeggeri, tanto in destinazione e provenienza interna, che di transito, sulla base delle tariffe generali e speciali approvate con la suddetta legge, e dell'istramento più breve. ”

Campi. Chiedo di parlare. (*Rumori*).

Presidente. Ne ha facoltà. (*Rumori*).

Campi. La compagnia, nella quale mi trovo, mi incoraggia a prendere a parlare in quest'ora.

La questione, alla quale allude l'ordine del giorno, che in compagnia di molti colleghi di varie parti della Camera, io ebbi l'onore di presentare all'onorevolissimo presidente, è assai grave.

Ognuno sa che per i capitolati annessi alla legge delle convenzioni v'è un articolo il quale impone il servizio cumulativo fra la grande rete e le ferrovie private e le tramvie; nell'applicazione di quest'articolo sono sorti dei dissensi che sono venuti ognora più aggravandosi e per quanto siano stati portati al Governo, per quanto se ne sia parlato nella Camera, questi dissensi non si sono mai potuti appianare, e non si è potuto mai trovare una via di soluzione.

Ognuno sa che la questione è grave perchè molti e grossi capitali sono impegnati in queste ferrovie private, perchè la stessa legge del luglio 1887, la quale accorda al Governo la facoltà di concedere dei sussidi di lire 3000 per 70 anni alle varie ferrovie che non rientrano nelle varie categorie che sono contemplate dalla legge del 1879, e dalla legge che abbiamo testè votata, questa stessa legge diventerebbe perfettamente inutile quando non si potesse portare un provvedimento nella materia. Difatti, per la legge del 1887, le grandi reti ferroviarie o hanno diritto di fare opposizione all'autorizzazione delle linee sussidiate con lire 3000 per chilometro, o hanno il diritto di esercitare la prelazione.

Ma quando le Società ferroviarie interpretano gli articoli del capitolato in modo da impedire il servizio cumulativo rendono inutili le linee private.

Dunque tale questione merita tutta l'attenzione e la sollecitudine del Governo; ed io spero che in occasione dei nuovi rapporti che si vanno ad inaugurare fra il Governo e le grandi compagnie ferroviarie, per l'applicazione della nuova legge di cui abbiamo testè compiuto la discussione, il Governo terrà presente la grave questione che ho sottoposto alla sua attenzione.

E poichè ho facoltà di parlare... (*Rumori*).

Voci. Basta! basta!

Campi. Io interpreto questi rumori come un incoraggiamento, perciò continuo. (*No! no!*)

Dunque la Camera mi permetta anche che io raccomandai al Governo e alla Commissione un'altra petizione che è stata presentata. La petizione della quale si tratta è stata presentata dai municipii di Pavia, di Abbiategrasso e di Gallarate, appunto per una concessione, la quale era stata domandata, la concessione di una ferrovia Pavia... (*Rumori vivissimi e interruzioni*).

Non mi sgomento, e proseguo.

Dunque è stata presentata una domanda di concessione mediante il sussidio di 3000 lire per chilometro. Questa domanda è stata respinta dal Ministero, in seguito a parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per ragioni le quali assolutamente sono inammissibili. (*Rumori*).

L'articolo 5 della legge del 1887 e del regio decreto del 25 dicembre 1887 che venne promulgato dal Governo in spiegazione della legge del luglio, se io li consulto mi pare che siano fatti apposta per la strada della quale io propugno la costruzione. (*Interruzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Provveda onorevole ministro. Io finisco subito. Mi permetto soltanto... (*Basta! — Rumori*). Mi permetto soltanto di accennare questa questione per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sull'applicazione anche di questa legge del luglio 1887, onde raggiungere lo scopo per il quale venne votata dal Parlamento e promulgata dal Governo.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Pochissime parole in risposta alle molte e gravi pronunziate dall'onorevole preopinante. Comincerò a parlare di ciò che egli ha detto circa un provvedimento preso intorno alla linea Gallarate-Abbategrasso, se non erro, quasichè il Governo abbia

agito con poco riguardo al testo della legge, e del regolamento.

Permetta l'onorevole Campi che io gli dica che prima di prendere quel provvedimento del quale si è lagnato, ci ho pensato seriamente ed ho creduto di far così, perchè le osservazioni fatte e dal Consiglio di Stato e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici non mi permettevano di fare altrimenti. Ma siccome è stata presentata al Ministero o sta per esser presentata, una petizione di quei comuni i quali espongono nuove ragioni, sopra le quali il Ministero deve ancora manifestare il suo avviso, vedrò, se sia veramente il caso di sentire nuovamente il parere dei corpi consultivi del Governo; ma se le nuove ragioni non mi convincessero, abbia pazienza l'onorevole precipitante, ma io non farò mai cosa contraria nè ai miei principî...

Campi. Nessuno le domanda di far cosa contraria ai suoi principî. (*Rumori*).

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Mi scusi, ha cominciato col dire che la decisione presa la prima volta non era conforme nè alla legge, nè al regolamento;...

Campi. Tutti sono fallibili!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. ... quindi mi permetta di dire, a mia volta, che credo in coscienza, di aver osservato il concetto della legge e del regolamento.

Campi. Perfettamente, ma tutti sono fallibili! (*Rumori*).

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ma questo non vuol dir nulla. Se ci saremo ingannati, sia certo l'onorevole Campi che cambieremo avviso e giustizia sarà fatta.

Vengo all'altro punto, che è di una gravità eccezionale, di tale gravità, che io non potrei renderne ragione alla Camera in poche parole.

Si tratta di determinare i limiti del servizio cumulativo fra ferrovie appartenenti a Società private e ferrovie dello Stato, esercitate dalle grandi nostre Società.

Si disputa da lungo tempo intorno al vero e proprio significato di quegli articoli del capitolato, di cui parlava l'onorevole Campi e le Società non arrivano sempre a mettersi d'accordo fra di loro. Però in mezzo a tante e così svariate contese, qualche cosa si è ottenuto, grazie all'intervento del Governo, e molti attriti si sono potuti attutire, senza ricorrere ai tribunali arbitrali.

Ma se oggi la Camera venisse a decidere che gli articoli, di cui ha parlato l'onorevole Campi,

vogliono essere intesi ed applicati in un determinato senso, quale ne sarebbe l'ultima conseguenza? Che la Camera prenderebbe il posto e le attribuzioni del Governo ed il Governo dovrebbe necessariamente mettersi in lotta colle Società, ed assumere una responsabilità che non gli spetta, giacchè in molti casi, l'amministrazione deve lasciare che le parti contendenti provveggano come meglio credono, al proprio interesse.

Per queste considerazioni io prego caldamente l'onorevole Campi, che so amante della cosa pubblica più di ogni altra cosa, a non insistere che questa questione sia discussa in questo momento, tanto più che nulla ha che fare con questo disegno di legge: nulla, assolutamente nulla. (*Commenti*) Lasci che il Governo faccia il dover suo. Quando egli crederà che il Governo abbia mancato, o manchi, al suo dovere, io gli faccio piena facoltà di venire qui in Parlamento, caso per caso, a chiedermi conto della inosservanza della legge.

Ma risolvere una questione di massima, in questo momento, davanti alla possibilità, anzi alla certezza, di andare incontro a gravissime controversie con le Società esercenti, credo che non possa essere affatto negli intendimenti suoi, come dei suoi amici che hanno firmato l'ordine del giorno da essi presentato.

Campi. Chiedo di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Il Governo deve fare il suo dovere. E esso, purtroppo, si trova, tutti i giorni, in mezzo a gravi, gravissime difficoltà nell'applicazione della legge del 1885; lasci, dunque, al Governo quella libertà d'azione di cui intende usare. Perchè, siccome sento la mia responsabilità, così ho anche il diritto di domandare libertà d'azione, finchè non mi si mostri di avere errato. Lasci, dunque, che il Governo faccia il dover suo, e adoperiamoci concordi per vincere le difficoltà che sono inseparabili da uno stato di fatto, che ha creato interessi diversi ed opposti, i quali non si possono agevolmente conciliare.

Io, dunque, lo prego, e caldamente lo prego, di ritirare il suo ordine del giorno, affinchè la questione rimanga interamente impregiudicata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Genala, relatore. Alla parola del ministro agguingo quella della Commissione. Giacchè questa proposta concreta fatta dall'onorevole Campi e da parecchi altri nostri colleghi, è conforme a molte petizioni che son venute alla Commissione; è, anzi, direi, una petizione-circolare, che fu fatta girare in ogni luogo dove c'erano ferrovie se-

condarie. La Commissione le esaminò e pronunziò il suo voto. Ecco lo:

“ La Commissione, considerando, che, sebbene non pertinente alla materia delle costruzioni, pure questa questione è degna di molto esame, ha deliberato, che la petizione della Deputazione provinciale di Padova, insieme con le altre diciotto siano dalla Camera trasmesse al ministro dei lavori pubblici. ”

Ed il ministro dei lavori pubblici (la Commissione non ne dubita) prenderà in serio, in severo esame questa domanda. Egli, come già vi ha detto, riconosce la questione essere gravissima.

Si domandano tre cose.

L'allacciamento delle linee secondarie alla rete principale; e questo è già consacrato, è un diritto pattuito nelle convenzioni ferroviarie del 1885. E intorno a ciò non può cader dubbio.

In secondo luogo si chiede il servizio cumulativo, ed anche il servizio cumulativo è un obbligo imposto alle tre Società, e su questo non può cader dubbio. Per l'uno e per l'altro, ove non fossero d'accordo le parti, sono obbligate a rimettersi ad arbitri per la determinazione dei compensi.

Ma con queste petizioni si chiede un'altra cosa, che cioè su queste linee secondarie passi anche il traffico di transito che ora viene trasportato sulle reti dello Stato. Qui sta la gravità della questione; basta enunciarla perchè l'onorevole ministro, che ha certamente acume di mente, lo comprenda e quindi voglia avere energia di volontà, e giudicare la cosa in modo che gl'interessi di tutti siano salvi, e che non vada a capo rotto il tesoro dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Campi.

Campi. Il ministro ha parlato della libertà, della responsabilità del Governo. Io rispetto l'una e l'altra interamente, ma reclamo intera la libertà e la responsabilità del deputato, che si fa l'interprete di tutti i legittimi interessi del paese; ed io credo che tali siano veramente gli interessi che hanno formato oggetto della petizione di cui ha parlato l'onorevole relatore della Commissione, e che hanno formato oggetto dell'ordine del giorno presentato da me e da molti altri miei onorevoli colleghi.

Però io capisco che questa non è l'ora conveniente per dare una risoluzione ad una questione così grave.

A me basta di aver richiamato l'attenzione del

Governo e della Camera su questa questione, nella speranza che essa potrà giungere ad una soluzione la quale tenga conto egualmente di tutti gli interessi, e non sacrifichi i deboli ed i poveri.

Per ora quindi accetto l'invito dell'onorevole ministro e ritiro l'ordine del giorno, salvo poi a rinnovare la questione in momento più opportuno. (*Bravo!*)

Quanto alla ferrovia Pavia Gallarate dico una sola parola.

Io non ho inteso certamente fare alcuna censura all'onorevole ministro quando ho criticato la deliberazione che respingeva la domanda presentata. Forse hanno mancato anche i petenti nel venire a presentare la domanda così redatta. Io prego però l'onorevole ministro di voler prendere in considerazione la nuova domanda che gli sarà presentata.

Presidente. Su questa petizione aveva chiesto di parlare l'onorevole Bianchi.

Se ne rimette a quanto ha detto l'onorevole Campi?

Bianchi. Precisamente.

Presidente. La Commissione mantiene dunque le sue conclusioni relativamente alle petizioni?

Genala, relatore. Le mantiene.

Presidente. Osservo alla Camera che le conclusioni della Commissione sopra le petizioni furono già approvate dalla Camera parzialmente: ora le metto a partito nel loro complesso: la Camera le troverà al capitolo IX della relazione.

Coloro che intendono approvare le conclusioni della Giunta relativamente alle petizioni che concernono questo disegno di legge sono pregati di alzarsi.

(*Sono approvate.*)

Così è esaurita la discussione di questo disegno di legge. (*Oh!*)

Comunicasi il risultamento della votazione a squittinio segreto.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*I segretari numerano i voti.*)

Comunico alla Camera il risultato della votazione sul seguente disegno di legge: Autorizzazione ai comuni di Biancavilla e Pescina per eccedere la media della sovrimposta ai tributi

diretti, il primo per ventisei anni, il secondo per trenta.

Presenti e votanti	228
Maggioranza	115
Voti favorevoli	187
Voti contrari	41

(La Camera approva).

Deggio comunicare alla Camera le seguenti domande d'interrogazioni. La prima è dell'onorevole Guicciardini:

“ Il sottoscritto chiede interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio sulla notizia della scoperta della fillossera in Toscana. ”

La seconda è dell'onorevole Valle:

“ Il sottoscritto desidera interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio se si verificò o no l'apparizione della fillossera nei territori di Pitigliano e Sorano nella provincia di Grosseto e quali provvedimenti siano stati presi o intende di prendere. ”

La terza è dell'onorevole Perrone-Paladini:

“ Il sottoscritto chiede di rivolgere a Sua Eccellenza il presidente del Consiglio la seguente interrogazione:

“ Nei giornali inglesi arrivati oggi e precisamente nel *Daily Telegraph* è riportata dalla *Neue Free Presse* di Vienna la notizia che in Messina siansi verificati casi di colera.

“ La notizia per quanto falsa altrettanto è nociva agli interessi di una piazza commerciale come Messina. Il sottoscritto chiede all'onorevole presidente del Consiglio se è in grado di smentirla ufficialmente. ”

Domando agli onorevoli ministri ai quali sono dirette queste interrogazioni se e quando intendano rispondere.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Risponderò domani in principio di seduta, perchè le condizioni della Camera non mi consentono di rispondere ora.

Crispi, presidente del Consiglio. (*Segni di attenzione*). Dirò che la notizia è falsa (*Bravo!*) Dalle notizie generali che abbiamo dalle varie provincie del regno, posso assicurare la Camera che la salute pubblica in Italia è perfetta.

Se qualche speculatore crede di gettare il discredito sul nostro paese, e intralciare così i commerci, come sventuratamente l'anno scorso furono, per questa volta si sbaglia: la salute è ottima. (*Approvazioni*).

Presidente. Onorevole Perrone Paladini, è soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro?

Perrone-Paladini. Sodisfattissimo.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Perrone-Paladini.

Presidente. Onorevole relatore, debbo richiamare la sua attenzione sulle conclusioni della Commissione che hanno tratto alle petizioni.

Io ho proposto che fossero approvate le conclusioni nei diversi punti, cioè che là ove la Commissione propone di inviare le petizioni al Ministero, s'intendano inviate; che là ove la Commissione stessa propone che siano inviate agli archivi, s'intende che saranno depositate negli archivi; e che infine là dove si propone che siano respinte, s'intendono respinte. Ora siccome si è sollevato il dubbio che accettando le conclusioni della Giunta siasi inteso che tutte le petizioni sieno dichiarate accettate... (*No! no!*) così è mio dovere di togliere ogni dubbio.

Io ho inteso che le conclusioni della Commissione sieno quelle che furono scritte dal relatore, dimodochè l'invio, il rigetto o l'accettazione rimane come è stato proposto dalla Commissione.

Onorevole De Riseis, ha inteso?

Genala relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Genala, relatore. Rimane perfettamente così, giacchè il voto della Commissione fu quello.

Soltanto l'onorevole De Riseis aveva qui presentato una petizione che io ho creduto non fosse compresa in quelle sulle quali la Commissione aveva già deliberato. Allora io aveva acconsentito che venisse inviata al Ministero; ma se invece è compresa fra quelle (*Si! sì!*) sulle quali la Commissione ha già deliberato, allora essa deve seguire la sorte che le fece il voto della Commissione, confermato dalla Camera. Del resto egli potrà presentarla direttamente al ministro, che mi pare siasi dichiarato disposto a prenderla in considerazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis.

De Riseis. I rumori della Camera non hanno fatto giungere fino a me la voce dell'onorevole relatore e deve certamente esser corso un equivoco che ora soltanto mi si fa palese. La petizione da me raccomandata era precisamente quella segnata nel n. 7.

Dopo le assicurazioni dell'onorevole relatore e le cortesi promesse del ministro di voler far studiare quelle linee delle quali si tenne proposito e delle quali riconobbe l'importanza economica

e militare io ero sicuro che si fosse accettato l'invio della proposta al Ministero.

Ora fo nuovamente appello alla cortesia dell'onorevole ministro e della Commissione perchè si accolga la proposta da me fatta di inviare al ministro la petizione segnata al n. 7 e ciò sarebbe la conseguenza logica di quanto fu detto in proposito dal ministro e dal relatore.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Come tema di studio io l'accetto di gran cuore.

Discussione sull'ordine dei lavori parlamentari.

Demaria. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Ne ha facoltà.

Demaria. Ricorderà la Camera che nella tornata 7 febbraio, in seguito ad un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici anche a nome di alcuni miei egregi colleghi, fu presentata una mozione. Allora sopra proposta dello stesso ministro, accettata da me, fu deliberato che quella mozione fosse svolta alla Camera immediatamente dopo la discussione dei provvedimenti ferroviari.

Siccome siamo alla scadenza io naturalmente debbo fare istanza perchè si fissi il giorno per lo svolgimento di quella mozione, io desidero sapere quali sono le idee dell'onorevole ministro al riguardo.

Presidente. Onorevole Maffi, Ella ha domandato di parlare.

Maffi. Io debbo rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici la stessa domanda che ha fatta l'onorevole Demaria. Siccome anche io in quella stessa tornata in seguito ad una mia interpellanza presentai una mozione, la quale l'onorevole Saracco disse che avrebbe desiderato fosse discussa subito dopo esaurita la discussione dei provvedimenti ferroviari, così desidererei ora conoscere quale sia l'intenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici a questo riguardo.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io sono agli ordini della Camera. Ma parlandoci schiettamente, è una questione abbastanza seria quella che dobbiamo trattare. Quindi questo non mi pare il momento più propizio; e perciò io pregherei gli onorevoli preopinanti a voler permettere che la questione sia trattata a tempo più opportuno e magari, se credono, che sia anche rinviata a novembre. Però io, ripeto, sono agli ordini della Camera. Ma siccome molto importante è l'argomento e gravissime poi le conclusioni alle quali mirano gli onorevoli proponenti, così mi

parrebbe più opportuno e conveniente rimanere intesi fra noi, che tale questione potrà a miglior tempo ricevere uno svolgimento ed una soluzione che sia degna dal Parlamento.

Presidente. Onorevole Demaria, accetta la proposta dell'onorevole ministro?

Demaria. Per ragione di convenienza e di necessità accetto, restando però l'impegno che il giorno per lo svolgimento della mozione verrà subito fissato al riaprirsi dei lavori parlamentari.

Presidente. L'onorevole Maffi acconsente?

Maffi. Io avrei desiderato che l'onorevole Saracco avesse detto che al riaprirsi della Camera lo svolgimento di quella mozione sarebbe uno dei primi argomenti da trattare, primo anzi all'ordine del giorno.

Presidente. Va bene.

Maffi. Ma poichè l'onorevole ministro ha detto che sarà una delle prime cose...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Naturalmente io non voglio vincolare sin da ora il voto della Camera per quello che crederà di fare. Ma si tratta di un debito d'onore, non dubiti l'onorevole Maffi, io ho tutta la intenzione di soddisfarlo. (*Benissimo!*)

Presidente. Va bene, va bene, le mozioni sono differite a tempo indeterminato. Ora la Camera rammenta di aver deliberato che, una volta esaurita la discussione sui provvedimenti ferroviari, sarebbe subito venuta in discussione la riforma alla legge comunale e provinciale, tenendosi sempre lo stesso metodo, seguito per i provvedimenti ferroviari, di consacrare le due sedute al medesimo argomento, la mattutina e la pomeridiana. Per conseguenza, non potendo su questo sorgere obiezione, domattina alle 10 comincerà la discussione della riforma della legge comunale e provinciale.

La seduta termina alle ore 7.35.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

Discussione dei disegni di legge:

1. Modificazioni alla legge comunale e provinciale. (18)
2. Interpellanza del deputato Sorrentino al ministro dell'interno circa l'inchiesta sull'amministrazione provinciale di Napoli.
3. Riordinamento del Collegio Asiatico di Napoli. (88)

Seduta pomeridiana.

1. Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari. (106 e 106 bis)

2. Interrogazioni dei deputati Guicciardini e Valle al ministro di agricoltura industria e commercio.

Discussione dei disegni di legge:

3. Modificazioni alla legge comunale e provinciale. (18)

4. Interpellanza del deputato Sorrentino al ministro dell'interno circa l'inchiesta sull'amministrazione provinciale di Napoli.

5. Sulla pubblica sicurezza. (115)

6. Relazione della Commissione sui decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. (II-A)

7. Riforma sulla legge di pubblica sicurezza — Istituzione delle guardie di città. (86)

8. Deferimento alla Cassazione di Roma della cognizione di tutti gli affari penali del Regno. (147)

9. Modificazioni alla legge 16 dicembre 1878, concernente il Monte delle pensioni per gli insegnanti nelle scuole elementari. (3)

10. Sulla emigrazione. (85)

11. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (60)

12. Approvazione di vendita e permuta di beni

demaniali e di altri contratti stipulati nell'interesse di servizi pubblici e governativi. (145)

13. Aggregazione del comune di Villa San Secondo al mandamento di Montechiaro d'Asti. (162)

14. Aggregazione del comune di Molochio al mandamento di Radicena. (163)

15. Costruzione di nuove opere marittime e lacuali nel novennio 1889-98. (159)

16. Convenzione con la Navigazione Generale Italiana per un servizio postale e commerciale fra Suez ed Aden. (165)

17. Aumento di fondi per completare le bonificazioni contemplate nella legge 23 luglio 1881, n. 333. (157)

18. Modificazioni alla legge 23 gennaio 1887, n. 4276 (Serie 3ª) sull'ordinamento del credito agrario. (172)

19. Modificazioni alla legge 15 gennaio 1885, n. 2892 (Serie 3ª) pel risanamento della città di Napoli. (174)

20. Ordinamento delle Casse di risparmio (11)

21. Affrancamento dei canoni decimali. (63)

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

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).