

[CCXI.]

TORNATA DI VENERDÌ 25 MARZO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

COLOMBO, ministro delle finanze, presenta la relazione della Commissione di sindacato sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico.

GUGLIELMINI fa una dichiarazione di voto.

CHIMIRRI, ministro di agricoltura e commercio, risponde ad una domanda del deputato COLAJANNI su una tentata applicazione dell'articolo primo dello Statuto da parte del procuratore del Re presso il tribunale di Patti.

NICOTERA, ministro dell'interno, e CHIMIRRI, ministro di grazia e giustizia, rispondono ad una interrogazione del deputato IMBRIANI e ad altra del deputato SEMMOLA circa l'arresto di un cittadino russo in Napoli e per conoscere se sieno state osservate le norme legali.

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari.

MICELI, MIRABELLI, BRANCA, ministro dei lavori pubblici, MARCHIORI, relatore, BRUNICARDI, DANEQ, VISOCCHI, FILI-ASTOLFONE, CADOLINI, VOLLARO SAVERIO, SPIRITO, VENDEMINI, CORVETTO e STELLUTI-SCALA prendono parte alla discussione.

Comunicansi domande d'interrogazione.

BRUNIALTI presenta una relazione su diverse proposte di modificazioni al regolamento della Camera.

Si annuncia una proposta di legge d'iniziativa del deputato COCCO-ORTU.

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

D'Ayala-Valva, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Presentazione d'una relazione.

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

Colombo, ministro delle finanze. Mi onoro di

presentare alla Camera la relazione della Commissione di sindacato dell'amministrazione dell'Asse ecclesiastico.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita.

Congedi.

Presidente. Chiedono congedi per motivi di famiglia gli onorevoli: Toaldi, di giorni 8; Treves, di 8; Cittadella, di 10.

(Sono conceduti).

Petizioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saverio Vollaro.

Vollaro Saverio. Chiedo che la petizione n. 5019 della Giunta municipale di Reggio Calabria sia dichiarata di urgenza, ed inviata per ragione di materia alla Commissione che esamina il disegno di legge sulle condizioni delle Provincie e dei Comuni.

(L'urgenza è ammessa).

Come prescrive il regolamento, questa petizione sarà trasmessa alla Commissione che esamina il disegno di legge, cui la petizione stessa si riferisce.

Dichiarazione sulla votazione di ieri.

Presidente. L'onorevole Guglielmini ha facoltà di fare una dichiarazione.

Guglielmini. Ieri io era nell'Aula e presi

parte alla votazione, votando contro l'ordine del giorno dell'onorevole Brunicardi. Ho potuto rilevare però come nei resoconti il mio nome sia stato omissso, o per lo meno sia stato sostituito da quello dell'onorevole Guglielmi. Chiedo che sia rettificato l'errore.

Presidente. Onorevole Guglielmi, è vero, è incorso un errore di stampa; si è stampato Guglielmi invece di Guglielmini, mentre l'onorevole Guglielmi figura tra i deputati in congedo regolare. Il resoconto ufficiale non è ancora stampato, ed in esso sarà corretto l'errore.

Interrogazioni.

Presidente. L'onorevole Colajanni ha una interrogazione al ministro di grazia e giustizia: « su di una tentata applicazione dell'articolo primo dello Statuto da parte del procuratore del Re presso il tribunale di Patti. »

L'onorevole ministro guardasigilli ha facoltà di parlare.

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Un giovane sacerdote di San Piero Patti rapì una fanciulla. I parenti non fecero ricorso alla giustizia; il rapitore, per emendare il malfatto, domandò di toglierla in moglie.

Può immaginarsi se un fatto di questa natura suscitasse scandalo in paese e reclami in vario senso. Il sindaco si rivolse al procuratore del Re per sapere se egli poteva discendere alla domanda di celebrazione di matrimonio; giacchè s'invocava dagli opposenti una decisione della Corte di cassazione di Napoli del 1871, la quale aveva ritenuto che la qualità di sacerdote è di ostacolo alla celebrazione del matrimonio.

Il procuratore del Re, comunque giovane di molto valore, per la eccezionalità del caso, volle udire il parere dei superiori gerarchici, e si rivolse al procuratore generale. In attesa del chiesto avviso, il procuratore del Re impose al sindaco di sospendere la celebrazione del matrimonio fino all'arrivo delle superiori istruzioni. Il procuratore generale alla sua volta scrisse al Ministero, esprimendo l'opinione, che non fosse ostacolo alla celebrazione del matrimonio la qualità di sacerdote. Il parere del procuratore generale era conforme alla giurisprudenza della Corte di appello di Palermo.

Il Ministero informato e richiesto di dare

il suo avviso rispose così, con dispaccio del 12 febbraio:

« Convenendo pienamente nello avviso espresso dalla S. V. illustrissima, cioè che non possa ostacolarsi il matrimonio del sacerdote, il sottoscritto prega di dare in tal modo le analoghe istruzioni al procuratore del Re. »

Ed il procuratore del Re, ricevuta questa risposta, revocò la sospensione, e il matrimonio fu celebrato.

Presidente. L'onorevole Colajanni ha facoltà di parlare.

Colajanni. Se i fatti fossero così semplici, come li ha narrati l'onorevole ministro di grazia e giustizia, non sarebbe forse stato il caso di presentare una interrogazione, qualunque potesse dare opportunità di sapere dalla bocca autorevole dell'onorevole ministro, come in casi simili debbano comportarsi i magistrati. Ma mi permetta l'onorevole ministro di aggiungere qualche particolare che modifica in modo essenziale la situazione di fatto.

Comincio da questa circostanza che a me risulta dai documenti: che non fu il sindaco che domandò il parere del procuratore del Re, ma furono i preti di San Pietro che protestarono presso il vescovo di Patti, il quale a sua volta indusse il procuratore del Re a dire la sua parola.

Finchè il signor procuratore del Re si fosse limitato a dire, come diceva nel primo telegramma: fino a nuovo ordine non posso permettere di celebrare il matrimonio del sacerdote con quella tale signorina, si sarebbe trattato di un peccato veniale. Ma qui c'è di peggio; in quanto che il sindaco è una persona intelligente, e conscio dei suoi diritti.

Infatti il sindaco di San Piero Patti, al primo telegramma del regio procuratore rispose: « Ella m'indichi i motivi legali per i quali io posso negare la celebrazione del matrimonio. » Ora che cosa succede? Il signor procuratore del Re in Patti va a San Piero, chiama i carabinieri, si presenta alla casa comunale, si fa dare gli atti dello stato civile, e se li porta in trionfo a Patti. Mi dica l'onorevole ministro se questo sia un procedere che possa passare inosservato.

Il sindaco fece l'esposizione dei fatti, ed il Ministero provvide immediatamente per la restituzione degli atti dello stato civile. Ma

qui viene una nota umoristica per dimostrare quale grande intelligenza abbia quel regio procuratore.

Non dispiaccia alla Camera di sentire come egli formulò il suo telegramma d'approvazione. « S. E. il ministro dei culti ha disposto che il matrimonio sia celebrato. » Di guisa che il responsabile del matrimonio sarebbe il signor ministro di grazia e giustizia. (*ilarità*). Ma lasciamo stare questa parte allegra.

Noi pochi giorni fa abbiamo lodato (e non siamo molto facili a lodare) l'onorevole ministro Nicotera perchè punì un prefetto colpevole d'inavvertenza. Dia anche lei, onorevole guardasigilli, un buon esempio.

Non è lecito ad un procuratore del Re di violare impunemente la legge. Asportare gli atti dello stato civile, che sono documenti importantissimi non è lecito; e non può esser lasciato passare inosservato. Nutro fiducia che Bruno Chimirri saprà punire il magistrato che ha commesso questo fatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Onorevole Colajanni, io non dubito di ciò che Ella ha detto; ma fra popolazioni immaginose spesso si esagera; noi che siamo lontani dall'ambiente appassionato, ove si è svolto questo dramma deplorabile, dobbiamo guardare le cose con occhio sereno. La questione se il prete possa contrarre matrimonio non è risolta testualmente dal Codice vigente, ed Ella sa, onorevole Colajanni, che formò oggetto di lunga disputa al Senato, quando si discusse il Codice sudetto. Le nostre Corti furono anch'esse per lungo tempo ondegianti nel risolvere cotesto problema.

Vi furono decisioni pro e contro, ond'è che non si può far colpa a un magistrato se in questo ondeggiamento d'opinioni, egli stesso rimase dubbioso e per l'eccezionalità del caso, chiese istruzioni al suo superiore gerarchico.

E non si fa torto al sindaco, affermando ciò che risulta dal rapporto ufficiale, ch'egli alla sua volta si fosse rivolto al procuratore del Re per sapere se doveva o no procedere alla celebrazione del matrimonio.

Il procuratore del Re, che per l'articolo 87 del Codice civile, ha il diritto di fare opposizione al matrimonio, non si servì di questa facoltà se non per sospendere la celebrazione finchè il Procuratore generale ed il Ministero non avessero data risposta.

Dato questo ordine, il sindaco non poteva, in presenza della opposizione sia pure sospensiva, procedere alla celebrazione del matrimonio. E che cosa fece? Egli, che era tormentato anche dal dubbio, se ne andò a Messina. Restò un assessore, il quale non aveva delegazione, ma voleva procedere alla celebrazione del matrimonio, in onta all'ostacolo posto dal procuratore del Re, e in pendenza del ricorso al ministro. Ora, o signori, in questo intervallo, il procuratore del Re, è vero, richiamò gli atti dello stato civile;...

Colajanni. Andò a pigliarli!...

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. ...ma li restituì al sindaco titolare; e, appena venne non l'ordine, come diceva l'onorevole Colajanni...

Colajanni. A suo onore...

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. No, onorevole Colajanni: non posso accettare questa lode. Io mantengo sempre la mia linea di condotta. Se i funzionari del Pubblico Ministero chiedono, in caso di dubbio, l'avviso del guardasigilli, io lo do; ma ordini ai magistrati, sia pure del Pubblico Ministero, io non ne do, in nessun caso. Ecco perchè la mia nota, come ho già detto, era concepita così: « Convenendo pienamente nell'avviso espresso da V. S. Ill.ma... il sottoscritto prega di dare in tal modo le analoghe istruzioni. » La condotta del Ministero non poteva essere più corretta.

Ristabilita così l'esattezza dei fatti, io non trovo che vi sia nulla a ridire; e molto meno si può chiedere al ministro di punire il procuratore del Re, il quale, in un caso per lui dubbio, e in vista dei reclami inoltrati, ordina di sospendere la celebrazione del matrimonio fino a che non abbia avuto il parere del suo superiore circa il dubbio proposto. La sollecitudine con cui il procuratore del Re si è conformato all'avviso del procuratore generale, dimostra che quel funzionario ha potuto procedere con soverchia cautela; ma questo eccesso di prudenza è giustificato dalla circostanza del fatto, che avea penosamente impressionata la pubblica opinione.

Il magistrato non può non tener conto dell'ambiente, specialmente in paesi ove certi fatti insoliti eccitano gli animi e lasciano profonda impressione.

Ora il rapitore è marito della rapita; la soluzione data al dubbio è conforme alla giu-

risprudenza precedente, sicchè l'interrogante dovrebbe dichiararsi soddisfatto.

Colajanni. Ho chiesto di parlare.

Presidente. Ma non posso fare aprire una discussione su questo argomento.

Colajanni. Se mi permette, dovrei correggere una inesattezza in cui è caduto l'onorevole ministro.

Io trascrissi e lessi solamente il modo in cui il funzionario pubblico interpretò il suo pensiero, ma non dissi, onorevole ministro, che quello fosse il pensiero di Lei. Non sono poi pienamente soddisfatto, perchè non posso assolutamente menar buona la asportazione degli atti dello stato civile fatta per mezzo dei carabinieri.

Mi perdoni il signor ministro, ma questo non è stato troppo corretto. Del resto io sono lietissimo di questa discussione, perchè, se non altro, servirà di norma per altri magistrati che si trovassero in casi simili.

Presidente. Ora verrebbe una interrogazione dell'onorevole Muratori; ma dovendo egli rimanere assente per lutto di famiglia, l'interrogazione viene differita.

Nicotera, ministro dell'interno. Potrei rispondere a due interrogazioni degli onorevoli Imbriani e Semmola, le quali mi riguardano...

Presidente. Ma queste non sono per oggi!...

Nicotera, ministro dell'interno. Come vuole!...

Presidente. Basta; l'onorevole ministro dell'interno ed anche il ministro di grazia e giustizia dicono di essere pronti a rispondere a due interrogazioni: una dell'onorevole Imbriani « circa l'arresto di un cittadino russo in Napoli e per conoscere se sieno state osservate le norme legali », e l'altra dell'onorevole Semmola sullo stesso argomento.

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

Nicotera, ministro dell'interno. Io desidero di rispondere subito, perchè mi piace di dilleguare immediatamente i dubbi che possono esser nati su questa questione.

Da molto tempo la questura di Napoli sorvegliava uno straniero, il quale si diceva russo. Fino dal 1888, quando l'imperatore di Germania fu in Napoli, questo individuo tentò di far nascere dei disordini; ed allora si chiese al console russo se veramente da una città di Russia, di cui è inutile che io dica il nome, fosse partito quell'individuo col nome che egli si dava. Il console rispose che gli constava che da quella città non era assolu-

tamente partito un individuo di quel nome; e questo fatto diede luogo ai maggiori sospetti dell'autorità di pubblica sicurezza.

Badi la Camera che si tratta di sospetti fino dal 1888; e giudichi quindi con quanta prudenza essa abbia proceduto.

Essa aveva ragione di credere che quel tale non avesse il nome che egli si attribuiva e che rimanesse in Napoli con degli intendimenti tutt'altro che legittimi; quindi chiese all'autorità giudiziaria la facoltà di eseguire una perquisizione in casa sua.

La perquisizione fu fatta, e furono sequestrati molti scritti in lingua russa. Allora, aumentatisi i sospetti dell'autorità di pubblica sicurezza, essa procedette all'arresto dell'individuo in questione, deferendolo immediatamente all'autorità giudiziaria a cui inviò per l'esame gli scritti sequestrati.

Ora, siccome non si tratta di poche carte ma di molti documenti scritti in lingua russa, l'autorità giudiziaria fa procedere alla traduzione di essi. Ed ecco la ragione per la quale questo individuo rimane ancora in carcere. (*Commenti*).

Del resto questo individuo è in carcere legalmente, perchè arrestato in seguito ad un mandato rilasciato dall'autorità giudiziaria, la quale deve compiere le sue investigazioni; e se troverà elementi per procedere procederà, se non troverà elementi, libererà quell'individuo. Io non saprei altro rispondere agli onorevoli interroganti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Anzitutto dichiaro che io non assumo responsabilità alcuna per questo individuo, il cui nome sarebbe Jvan-Jvanovich-Jvanoff.

Nicotera, ministro dell'interno. Non è così.

Imbriani. Almeno è il nome che egli si attribuisce. Sia poi questo o altro, ripeto, io ho mosso l'interrogazione per sostenere una tesi essenzialmente legale; e perchè da Napoli sono giunte delle notizie che riguardano questo individuo, e che sarebbero a lui favorevoli.

Vero è che egli fu sospettato altra volta, non so di che, ma immediatamente fu rilasciato, perchè furono riconosciuti insussistenti i sospetti sul suo conto; e così ha vissuto tranquillamente alcuni anni, essendo in relazione, come appare dal suo carteggio, con persone assai rispettabili, cultori di scienze,

come sarebbero il Guthner, lo Schroll ed altri in Germania. Ora ad un tratto viene eseguita una perquisizione, ed in seguito a questa perquisizione, solo perchè si sono trovati degli scritti in russo, che nessuno degli agenti capisce, è stato arrestato.

Nicotera, ministro dell'interno. Ce n'erano anco in francese, e furono più facilmente tradotti.

Imbriani. Sarà; ma il certo si è che colui è stato trattenuto in arresto, perchè non ancora si è trovato un interprete per questi suoi scritti. (*Si ride*) Se questa, signor ministro, (e rivolgo anche la mia interrogazione al ministro della giustizia) sia esatta osservanza dello spirito della legge, a me veramente non pare. Si tratta di un arresto assolutamente arbitrario.

Nicotera, ministro dell'interno. Non è così.

Imbriani. Se sonvi dei sospetti, il Governo ha il diritto di sorvegliare; ma, finchè non v'è un'accusa diretta, non può violarsi la libertà individuale di nessuno. So che le leggi di pubblica sicurezza vi armano anche di altri mezzi, e che avete anche il diritto di espellere. Non so quanto queste leggi sieno liberali, ma infine esistono; però non avete il diritto di violare la libertà individuale. Assolutamente questo diritto non lo avete. So che se ne scarica il ministro dell'interno dicendo che è stato autorizzato l'arresto dall'autorità giudiziaria, ma scaricandosene lui, la cosa ricade sul ministro della giustizia, e naturalmente uno dei due non si può sottrarre alla responsabilità di questo fatto. E questo fatto a me pare abbastanza grave, perchè senza dati certi di accusa, o processi, certo non è ammesso in un paese libero che venga violata la libertà individuale di alcuno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Semmola.

Semmola. Io, per verità, debbo dichiarare di aver ricevuto una penosa impressione dalla risposta del ministro dell'interno. Poichè davvero non comprendo questa facoltà che vuoi arrogare la polizia di arrestare qualcheduno, italiano o straniero che sia, sol perchè creda aver ragione di sospetti sul conto di lui. Non potrei nemmeno giustificare l'operato della questura di Napoli, quand'anche vi fosse stata una disposizione della autorità giudiziaria, poichè, come diceva testè benissimo il mio amico Imbriani, in questo caso l'autorità giu-

diziaria sarebbe responsabile di aver compiuto qualche cosa contro la legge.

E davvero io non so che si possa procedere all'arresto di un uomo, non dico di un cittadino, di un uomo, fuori del caso di flagrante delitto, se non quando vi sia un mandato di cattura della autorità giudiziaria; nè che questa possa emetterlo, se non quando fosse già precedentemente sorta l'imputazione, e questa sia di grave titolo di delitto, e sia sorretta da gravi indizi di reità. Fuori di questi casi non è consentito spedire mandato di cattura; e tanto meno è consentito ad un agente, ad un ufficiale di polizia di procedere all'arresto di un uomo qualunque.

Ora dalle risposte del signor ministro dell'interno io rilevo che non vi è imputazione, che non vi è processo, che non vi sono indizi sufficienti di reità, che non vi è grave titolo di delitto; non vi è altro che un sospetto, in seguito al quale fu proceduto all'arresto di questo straniero; e che dall'opera dei futuri interpreti di quelle carte, raccolte negli scrigni dell'arrestato, potrà sorgere una futura imputazione.

Delle risposte del ministro io non posso certo dichiararmi soddisfatto. Aspetto l'ulteriore sviluppo di questa faccenda, poichè trattasi di un fatto, entrato ora nel dominio della autorità giudiziaria. Se così non fosse, avrei immediatamente convertito la mia interrogazione in interpellanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Nicotera, ministro dell'interno. Io speravo che il riserbo nel quale ho contenuto la mia risposta, avrebbe consigliato l'onorevole Imbriani e l'onorevole Semmola, non dico a dichiararsene sodisfatti, perchè io non credo di poter aspirare a tanto, ma almeno a non rincarar la dose.

Ho detto che l'autorità di pubblica sicurezza fin dal 1888 aveva concepito dei sospetti verso questo individuo. Siamo al 1892, mi pare quindi che un'accusa se si potesse muovere sarebbe d'aver usata troppa circospezione.

Comprendo che l'onorevole Semmola non sia contento delle disposizioni delle nostre leggi: lo comprendo bene; ma egli deve pure comprendere che i funzionari pubblici debbono attenersi a quelle disposizioni della legge.

Non intendo di scaricare la mia respon-

sabilità sul mio collega di grazia e giustizia; niente affatto; ma ripeto che quando l'autorità di pubblica sicurezza di Napoli ha creduto, non per semplici sospetti, ma in seguito a lunghe investigazioni...

Presidente. Non entriamo nel merito! (*Bisbigli all'estrema sinistra*).

Nicotera, ministro dell'interno. Ma io debbo rispondere a quello che hanno detto gl'interroganti. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Mi obbligano a dire quello che non voleva dire; ed è questo: i documenti perquisiti non sono tutti scritti in russo: ve ne sono scritti in francese e l'autorità di pubblica sicurezza li ha letti.

Ad ogni modo l'affare ora è in mano del potere giudiziario e l'autorità di pubblica sicurezza non ha più nulla a vedervi; e sono sicuro che l'autorità giudiziaria compirà il suo dovere; e se dalle carte sequestrate risulterà che nulla di grave e di criminoso vi è a carico dell'arrestato, egli sarà prosciolto.

Imbriani. Una semplice parola...

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Sento per la prima volta parlare di questo arresto, del quale a me non pervenne notizia e sul quale non mi giunse alcun reclamo, ma le circostanze esposte dal ministro dell'interno dimostrano che il procedimento seguito è correttissimo.

Trattasi di uno straniero che vive in Italia sotto falso nome. Contro costui si accumulano sospetti, ed i sospetti inducono a fare una perquisizione. Si trovano documenti compromettenti e la persona indiziata è tratta in arresto e deferita all'autorità giudiziaria. Questi documenti sono in mano del giudice istruttore, che già procede e indaga; lasciate che l'autorità giudiziaria compia il debito suo! Da parte mia prometto che, comunque non ve ne sia bisogno, farò le opportune sollecitazioni perchè il procedimento sia compiuto con la maggiore possibile rapidità.

Presidente. Onorevole Imbriani, non entri in una discussione che può tornare di pregiudizio ai terzi.

Imbriani. Ho chiesto di parlare semplicemente per accennare una circostanza di fatto ed è quella, che i sospetti si sono manifestati ed hanno indotto l'autorità politica allo arresto, soltanto quando questo signore ha partecipato, con alcuni giovani democratici

di Napoli, alla pubblicazione di un periodico intitolato *Prometeo*. Non fo che questa semplice osservazione.

Presidente. Onorevole Semmola, le do facoltà di parlare per una semplice raccomandazione, pregando pur lei di non entrare nel merito.

Semmola. Non entrerò nel merito perchè ho già dichiarato che non avrei insistito su questo argomento una volta che è nel dominio dell'autorità giudiziaria. Soltanto mi consenta la Camera che io dica come non possa convenire nella teorica annunciata dal ministro di grazia e giustizia, che si possa cioè arrestare un individuo in seguito ad una perquisizione, la quale sarebbe stata fatta per un semplice sospetto, senza che sia sorta alcuna imputazione, ma in attesa che essa venga fuori in seguito. Questo è assolutamente illegale, questo è assolutamente contrario alle norme del nostro Codice di procedura penale; nè è giustificato da alcun articolo della legge di pubblica sicurezza. Quindi dica pure il ministro guardasigilli: che si attende il giudizio del magistrato, ma non dica che quello che si è fatto è legale; si abbia, almeno, la franchezza di dichiarare che fu una illegalità.

Presidente. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Non posso lasciar passare senza protesta le affermazioni dell'onorevole Semmola.

Io non sono qui per far delle teoriche; è mio dovere di vigilare l'osservanza e la retta applicazione delle leggi.

Basta annunciare il fatto per persuadersi che non vi furono nè abusi, nè illegalità. Non si nega che l'arrestato visse da più tempo in Italia con falso nome. Gli si fa una perquisizione, gli si trovano documenti che accennano a relazioni delittuose, e l'autorità di pubblica sicurezza sequestra i documenti e denuncia all'autorità giudiziaria la persona indiziata.

Imbriani. Di che?

Presidente. Non entriamo nel merito.

Semmola. Qual è il titolo del reato? (*Rumori*).

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Ma, onorevoli signori, loro che sono in corrispondenza con l'arrestato possono saperlo, non io. (*Rumori a sinistra*).

Semmola. No, sono i vostri giornali che ci hanno dato la notizia!

Presidente. Facciano silenzio!

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Io non posso sapere i titoli di reati che sono attribuiti a tutte le persone che si arrestano giornalmente in Italia. Circa l'arresto al quale si riferisce l'interrogazione, lo ripeto, a me non pervenne nessun reclamo; ne sento parlare oggi per la prima volta, e ho detto la mia opinione.

L'individuo indiziato è nelle mani della giustizia perchè denunciato dall'autorità di pubblica sicurezza. L'istruttoria dirà se il reato sussiste o no. Se l'imputato è innocente sarà liberato, se colpevole subirà la sua sorte. (*Benissimo!*)

Presidente. Così sono esaurite le interrogazioni degli onorevoli Imbriani e Semmola.

Seguito della discussione intorno ai provvedimenti per le strade ferrate complementari.

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

Rammenta la Camera che si è iniziata ieri la discussione dell'articolo primo e si è incominciata quella della tabella A, che ne fa parte integrante. Fu approvato lo stanziamento della linea Parma-Spezia, che è iscritta al numero 1. Per la linea Faenza-Firenze, iscritta al numero 2, provvede l'articolo secondo.

Viene ora il numero 3 della tabella, Cosenza-Novara, lire 3,259,221.

Su questo stanziamento è iscritto a parlare per primo l'onorevole Mirabelli.

Mirabelli. Cedo la mia volta all'onorevole Miceli: parlerò dopo.

Presidente. L'onorevole Miceli ha facoltà di parlare.

Miceli. Questa ferrovia Cosenza-Nocera è nata sotto una cattiva stella. Eppure avrebbe meritato, e l'avrà, ne sono certo, una sorte migliore!

Essa nacque per spontanea volontà della Camera, consenziente il Ministero. Assistero al suo battesimo non solo i deputati delle Provincie calabresi interessate, ma tutto l'elemento militare che si trovava in questa Camera nel 1879; perchè tredici anni or sono il sentimento della giustizia verso le varie regioni d'Italia e quello della necessità della difesa nazionale erano un po' più vigorosi nel-

l'animo dei deputati di quello che non siano adesso.

Oggi si viene a fare una proposta tale che io sulle prime, quando lessi il disegno di legge, credevo d'essermi ingannato. Ma l'onorevole ministro l'ha qui confermata, aggravando, a mio modo di vedere, il concetto che io mi era formato di questo malaugurato disegno di legge.

La ferrovia Cosenza-Nocera ha tutti i caratteri d'una ferrovia d'alta importanza commerciale e di non minore importanza militare. Fu deliberata dal Parlamento insieme all'Aulla-Lucca, insieme alla Faenza-Firenze, e ad altre ferrovie, di carattere strategico, sostenute avantieri dai nostri onorevoli colleghi Corvetto ed Imbriani.

Essa era fondata sulla necessità di dotare l'Italia d'una ferrovia centrale che avesse sodisfatto, meglio delle litoranee, tanto ai bisogni dell'economia nazionale, quanto a quelli della difesa del paese. La ferrovia Cosenza-Nocera, onorevole Branca, Lei deve ricordarlo, secondo il progetto dell'ingegnere Camminada, progetto fatto a spese della provincia di Cosenza, va da Cosenza a Rogliano e da Rogliano a Nocera. Essa è fiancheggiata da monti altissimi, dove sino a pochi anni addietro biancheggiavano le ossa di soldati stranieri che, nel principio del secolo, vennero a combattere nel nostro paese. Sarà questa una ferrovia facilissima ad essere difesa e che avrà in Calabria e Basilicata il suo complemento nella ferrovia Castrovillari-Lagonegro, promossa e propugnata anch'essa dagli uomini di guerra.

Tutti i generali, tutti i colonnelli, tutti coloro che in questa Camera si danno pensiero della difesa del paese, vigorosamente sostennero questa ferrovia negli anni passati.

E tra essi mi compiaccio di ricordare anche un uomo che non è militare, ma che dimostra un interessamento grandissimo per la difesa del paese, l'onorevole Cavalletto, il quale fu uno dei commissari della legge, che riguardava le ferrovie militari.

Oltre all'importanza militare indiscutibile, questa ferrovia ha un'importanza commerciale non meno grande. Essa susciterebbe la vita in popolazioni che da tanto tempo sentono parlare di ferrovie, senza sapere ancora che cosa esse siano, mentre dal 1860 sino ad ora hanno pagato il loro contributo per la costruzione di ferrovie in altre Provincie italiane;

si tratterrebbe quindi di restituire a quelle popolazioni una parte di quelle spese che esse, per 32 anni, hanno sostenuto per le ferrovie di altre Provincie e di collegare da Sibari a Nocera il Tirreno e l'Jonio.

Come diceva, la Cosenza-Nocera è nata sotto una cattiva stella. Essendo essa di carattere eminentemente militare, al progetto fatto dall'ingegnere Camminada, si mossero gravi obiezioni da parte dell'elemento militare residente nelle Provincie calabresi; ed un dotto ufficiale superiore del Genio, recentemente nominato colonnello, sostenne una lunga polemica per propugnare un tracciato diverso da quello che era stabilito nel progetto Camminada e, secondo lui, meglio rispondente agli scopi militari. La lotta fu così grave, così ardente e scosse talmente gli animi nello stesso Ministero dei lavori pubblici, che il compianto mio amico Baccarini cercò il modo di conciliare le cozzanti opinioni, ma non vi riuscì; di qui una paralisi nelle risoluzioni che il Ministero doveva prendere.

Ricorderà la Camera, che io ritornai su questo argomento con tutti i ministri dei lavori pubblici, e che, tra me e l'onorevole Genala, vi fu qui una discussione vivacissima la quale ebbe per conclusione questa risposta dall'onorevole ministro: le divergenze non sono ancora eliminate tra l'elemento militare e quello civile.

Il primo a rendere giustizia alla provincia di Cosenza ed alle tre Calabrie (perchè questa ferrovia interessa moltissimo tutta quella regione), fu l'onorevole Saracco; il quale, con la legge del 1888, che l'onorevole Branca, ieri, ha dichiarato legge di giustizia distributiva, riconobbe la necessità d'incominciare i lavori per la costruzione della Cosenza-Nocera, dotandola di 40 milioni.

Se quella legge fosse stata eseguita, nel 1897 la Cosenza-Nocera sarebbe compiuta; mentre, secondo la proposta dell'onorevole Branca, in quell'anno sarà molto se ne avremo costruito 8 chilometri e mezzo.

L'onorevole Branca ieri disse che questa ferrovia presenta delle grandi difficoltà, ed un po' animatamente rispondeva all'onorevole Mirabelli: chè volete, se riguardo a questa ferrovia esistono due progetti, uno dei quali importa la spesa di 96 e l'altro di 75 milioni! E si fermò qui. Ora io son certo che l'onorevole Branca, con quella sua esplosione, non ha voluto volgere la Camera contro una linea

già deliberata e lungamente attesa; ma io restai molto meravigliato di quella dichiarazione così monca.

L'onorevole Branca non avrebbe per lo meno dovuto dimenticare che, oltre a quei due progetti così dispendiosi, un altro ve n'è, appunto dell'ingegnere Camminada, il quale farebbe ascendere la spesa per quella ferrovia soltanto a 40 milioni. E se non può dirsi questo un progetto di completo dettaglio, non è per altro nemmeno un semplice progetto di massima; perchè la ditta Ottavi-Camminada anche oggi assumerebbe la costruzione della linea per 40 milioni.

Intorno a ciò io ho qualche dubbio perchè facilmente occorrerebbero pochi milioni di più; ma è certo per altro che l'onorevole Saracco, non dirò che abbia gettato nel cestino, ma relegò agli archivi i due progetti ricordati dall'onorevole Branca perchè si convinse che erano esageratissimi.

Dirò anzi alla Camera che uno di quei progetti conteneva una proposta così fantastica e così strana, che invero non ci voleva l'ingegno di un tecnico per ravvisarlo a prima giunta inaccettabile: la strana proposta era la costruzione di una galleria lunga quanto quella del Cenisio restando le popolazioni lontanissime dalla ferrovia.

Non avrei creduto a quella proposta, se non avessi veduto io stesso il progetto.

In quanto all'altro progetto, che fa salire la spesa a 75 milioni, l'onorevole ministro sa meglio di me che ad iniziativa dell'onorevole Finali esso fu fatto esaminare da un ingegnere appartenente al Genio civile di Cosenza, il quale su questo argomento ha competenza superiore a quella di molti altri per la conoscenza precisa dei luoghi, del prezzo della mano d'opera, dei materiali, di tutti gli elementi locali insomma che debbono servire per poter fare un esatto apprezzamento, con un assai paziente e diligente lavoro. Questo ingegnere, che ora è ingegnere capo del Genio civile, provava al ministro dei lavori pubblici d'allora che il progetto dei 75 milioni era un altro parto fantastico dell'ingegnere che era stato incaricato dello studio della linea e quasi somigliante a quello che conteneva la famosa galleria, e provava con ampi ragionamenti, con fatti accertati e con cifre attendibili che la linea poteva essere costruita con 45 o tutto al più con 47 milioni. Debbo poi rammentare all'onorevole ministro e fra

sapere alla Camera che gli studi rettificativi, da me accennati, ebbero uno splendido trionfo nei risultati dell'appalto del tronco Cosenza-Pietrafitta, nel quale si ottenne da una provetta Società di appalti il ribasso del *trentotto* e settantacinque centesimi per cento; cioè si ottenne molto più del terzo in meno della spesa prevista dall'ingegnere che compì gli studi sbagliati che sembrano seri all'onorevole ministro!

E l'onorevole Finali mi diceva che sarebbe stato felice se, poichè in Italia siamo abituati a vedere delle linee, come per esempio la succursale dei Giovi stimata venti milioni e pagata 85, o come la Novara-Pino, stimata 20 milioni e pagata 50, la Cosenza-Nocera, invece di 45 milioni, ne costasse 50 o 52.

Questo lavoro accurato e minuzioso dell'ingegnere di Cosenza fu riesaminato da un ispettore del Genio civile, che ha particolare competenza in materia ferroviaria, il quale dichiarò a voce e in iscritto che il lavoro stesso era attendibilissimo, e che, secondo lui, la linea Cosenza-Nocera non avrebbe potuto costare più di 47 o 48 milioni.

Dunque, onorevole Branca, quando Lei ha ricordato ieri i progetti che fanno salire la spesa a 95 ed a 75 milioni, avrebbe dovuto ricordarsi anche che quei progetti, dei quali Lei si è servito per impressionare la Camera, erano stati dimostrati fantastici e da non tenersi in alcun conto.

Ora, onorevole Branca, mi dica con quale concetto economico, con qual concetto di giustizia (che pur deve contar qualche cosa ancora nel nostro paese) propone Ella che nel quinquennio 1892-97, si debbano spendere per la ferrovia Cosenza-Nocera 3 milioni e 200 mila lire, vale a dire meno di settecento mila lire all'anno?

La proposta dell'onorevole ministro non è solamente ingiusta, ma proprio oltraggiosa per la Provincia a cui appartengo, e in nome della quale io parlo oggi come ha parlato ieri l'onorevole Mirabelli.

Come potete chiedere ad una provincia che si chiama Cosenza, e che aspetta da diciotto anni, di aspettare ancora per un tempo indeterminato?

Invocate il nostro patriottismo! Ma onorevole Branca, del loro patriottismo le provincie di Cosenza, di Catanzaro e di Reggio, hanno già dato splendide prove; quella di Cosenza

massimamente, quando vedeva i patiboli e non si rimuoveva dai suoi propositi; li vedeva la prima, la seconda, la terza, la quarta volta, e diventava più fiera verso i nemici della patria!

Di questo patriottismo chiedetene ancora alla mia Provincia, ed essa vi risponderà come si conviene; ma quando le dite: noi vi strappiamo il pane dalla bocca; vi neghiamo la giustizia, che è stata riconosciuta da tanti anni ed è riconosciuta da tutti anche ora; vi lasciamo in abbandono; rassegnatevi a questo trattamento che vi vuol fare il Governo del vostro paese; onorevoli signori, voi chiedete ad essa non del patriottismo, ma una specie di rassegnazione alla quale essa non si acconcerà giammai!

A me rincresce di dover parlare con un po' di vivacità per un interesse locale, ma, come ho già detto, si tratta non solo di un interesse locale, ma dell'interesse della difesa nazionale; e d'altronde io mi onorerei di sostenere anche un interesse esclusivamente locale, quando esso sia fondato sulla giustizia. Perchè è obbligo del rappresentante della nazione di curare con tutta la premura, e con tutta l'energia, l'interesse del paese che gli ha conferito l'onore della rappresentanza nazionale.

Ora, io vi chieggo conto dell'opera vostra in nome della fede che si deve mantenere alla parola del Governo ed alle leggi dello Stato.

Ieri l'onorevole presidente del Consiglio rispose all'onorevole Crispi che questo disegno di legge è l'atto più importante che il Governo abbia escogitato per riparare alle condizioni finanziarie del paese; insomma abbiamo una legge che si chiama ferroviaria, ma è una legge finanziaria.

Ebbene per tentare, giacchè non vi riuscite, di restaurare la finanza, voi chiudete gli occhi alla realtà, e passate sopra le ragioni di molte Provincie e dei loro diritti come fossero cose vane!

Voi avete detto, onorevole Branca, che la legge Saracco del 1888 era una legge di giustizia distributiva. Ebbene, voi rispettate la giustizia distributiva, togliendo ciò, che la legge ha dato a Provincie, che l'aspettavano da tredici lunghi anni?

Io parlo, naturalmente, agitato e col cuore amareggiato, perchè questo trattamento noi non ce lo aspettavamo dal Governo del nostro paese!

Voi dite che intendete liquidare il passato ferroviario e provvedere all'avvenire. All'avvenire si vede come provvedete; botte da orbi, ingiustizie dappertutto! Al passato? Il passato non lo liquidate davvero! Se c'è qualche cosa, onorevole ministro, che voi stiate liquidando, è l'autorità del Governo. Ed io, in nome della giustizia e della dignità del Governo, prego la Camera di votare 15 milioni da ripartirsi nel quinquennio 1892-97 per la ferrovia Cosenza-Nocera.

Vede la Camera che io faccio una domanda modestissima. Se si fosse dovuta eseguire la legge Saracco, per l'anno corrente si sarebbero dovuti spendere 6 milioni; ma quando io era al Ministero, d'accordo col collega Finali, vedendo le necessità della finanza, ripartimmo la spesa in un maggior numero d'anni e proponemmo per l'anno corrente 1891-92, ottenendo il consenso del Consiglio dei ministri, una somma inferiore a quella stabilita dalla legge Saracco, solamente due milioni e mezzo.

Io chieggo alla Camera che non permetta che nel 1897 della ferrovia Cosenza-Nocera non vi siano se non che 8 chilometri e mezzo e prego il ministro di dirmi che cosa egli intenda di fare dopo il quinquennio; perchè la legge non provvede. E si comprende che quel poco che si fa lo si fa per necessità; l'appalto per il tronco Cosenza-Pietrafitta è già fatto e bisogna eseguirlo. Ma poi? Più nulla. È un'offesa a quelle popolazioni!

Ed ora debbo rilevare una parola dell'onorevole Mirabelli. Egli ha detto che l'onorevole Branca aveva fatto il primo passo bandendo l'appalto del tronco Cosenza-Nocera. No, onorevole Mirabelli, l'appalto fu decretato il mese di novembre 1890 dall'onorevole Finali. L'onorevole Branca non ha fatto se non che eseguire quello ch'era già stabilito e che non si poteva a meno di eseguire. Ma l'onorevole Finali ed i suoi colleghi volevano bensì diminuire la spesa annuale per alcune ferrovie, ma non volevano interrompere i lavori; mentre secondo la proposta dell'onorevole Branca i lavori verranno interrotti ed avremo tra cinque anni un tratto di ferrovia che varrà a dimostrare che il Parlamento ed il Ministero si sono risi della legge.

Non mi dilungo maggiormente, perchè parmi d'aver espresso abbastanza chiaramente le mie idee su questo argomento; e

prego vivamente la Camera di accettare la mia proposta.

Aspetto poi dall'onorevole ministro ampie e precise dichiarazioni intorno a quello ch'egli intende di fare quando sarà scorso il periodo dei cinque anni. (*Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mirabelli.

Mirabelli. Io spero che i miei colleghi abbiano la cortesia di ravvisare nel breve discorso che farò, quel medesimo sentimento espresso dal deputato Martini, il 5 luglio 1887, con parole ispirate a ragioni politiche, a ragioni di economia pubblica, a ragioni di equità sociale.

Il deputato Martini chiarì allora il significato ideale che è racchiuso nel desiderio di sollecitare la costruzione delle strade ferrate nel Mezzogiorno d'Italia. In fondo, quelle popolazioni non chiedono se non il mezzo necessario per accelerare i propri commerci, svolgere la propria attività, partecipare, in una parola, a tutte le correnti varie della civiltà moderna.

Io, nel combattere questo disegno di legge, ho inteso d'interpretare le querimonie legittime, che si sono sollevate e si solleveranno da ogni angolo di terra italiana. Sono, come dicevo l'altro giorno, 1154 chilometri di ferrovia, che avevate promesso al paese, dalle Alpi alla Sicilia, e che ora non intendete costruire. Questo strappo alla giustizia offende, sia che colpisca la Bassano-Primolano o l'Aulla-Lucca, sia che colpisca la Roma-Napoli o la Castelvetro-Porto Empedocle o la Cosenza-Nocera.

Perchè, domando io, alla Bassano-Primolano non consacrate altro se non il fiore della memoria, mentre la legge del 1888 le assegna 10 milioni? Perchè dimenticate l'Aulla-Lucca, la cui importanza è indiscutibile, quando la competenza di questa linea è di 50 milioni? L'offesa fatta a questa e ad altre linee situate nel nord di Roma tange, come l'offesa fatta alla Roma-Napoli e alle altre linee situate nell'Italia meridionale. E se io, ieri l'altro, ho alzato la voce in difesa del Mezzogiorno, fu perchè un'affermazione erronea meritava di essere confutata. La verità è al di sopra di tutto: e la verità è che di quei 1154 chilometri, 565 appartengono all'Italia meridionale. Ora voi sapete che il nord di Roma misura una superficie di 126,476 chilometri quadrati e il sud ne misura una di 145,487. Ebbene, 126,476 sta

a 145,487, come 565 sta a 1,154? L'illazione è implicita in questo punto interrogativo: e *verbo non ci appulcro*.

Diceva il ministro dei lavori pubblici a me e all'amico Giampietro: ma i vostri lamenti non hanno base, perchè mai la Calabria, anzi il Mezzogiorno, ha avuto tanto sviluppo di lavori come oggi.

È vero; ma, intendiamoci: ciò non deriva da nessun provvedimento legislativo vostro, signor ministro: promana dalle leggi preesistenti e specie da quelle del 1887 e del 1888. Sì, è vero: è in costruzione l'Eboli-Reggio ed anche il primo tronco della Cosenza-Nocera; ma che cosa significa? Perchè ne menate vanto? È, o signori, l'adempimento tardissimo di un sacro dovere dello Stato. Infatti l'Eboli-Reggio, per la nostra legislazione ferroviaria, dovrebbe già essere aperta all'esercizio, ed è la sola linea di prima categoria, per la quale le promesse, contenute nella legge speciale del 1881, non furono osservate. Chi non intende ciò e vuole attribuire a generosa concessione ciò che è adempimento di un dovere preciso, non ha il concetto alto della giustizia e non ha nemmeno, come dice un poeta straniero, quello *spirito della terra*, da cui il patriottismo vero germoglia.

E vengo alla Cosenza-Nocera.

È universalmente riconosciuto che la Eboli-Reggio ha non solo una grande importanza economica e civile; ma, come riconosceva l'onorevole Genala quando era ministro, una grande importanza tecnica sotto l'aspetto dell'esercizio, perchè deve completare nel Mezzogiorno d'Italia la rete longitudinale. Ebbene, c'è una linea, ed è la Cosenza-Nocera, che si raccorda con la Eboli-Reggio e la integra: è una linea che mette in comunicazione più diretta quelle città calabresi con la capitale: è una linea che, nella stessa Calabria, stringe maggiormente i legami fra parte e parte ed è destinata a congiungere il Jonio col Tirreno. Ciò nulla meno, e non ostante le ragioni strategiche, questa linea, dopo qualche gemito, par condannata ad intisichire nelle fasce!

Questa ferrovia, come ha detto l'amico mio personale Miceli, ha una data antica: ha la data del 1879! Fu giudicata importantissima: e, secondo la legge del 1879, doveva essere aperta all'esercizio nel 1890. Or bene, nel 1890 la linea non era ancora iniziata!

Tra le linee, appaltate nel sud di Roma, per le ferrovie complementari di seconda ca-

tegoria, l'unica che non figura, o, per meglio dire, che figura negativamente, è la Cosenza-Nocera. Così dal 1880 al 1883 e dal 1883 al 1887! La legge del 1888 dispose un rinvio e per il numero 7 della tabella A doveva essere aperta all'esercizio nel 1897-98. Or bene, che cosa fate voi oggi? Stanziate soltanto lire 3,259,221 dei 40 milioni decretati dalla legge del 1888!

Non è questa un'ingiustizia enorme?

Io ho dichiarato e dichiaro che il merito di aver dato esecuzione all'appalto del tronco Cosenza-Pietrafitta spetta al ministro Branca. E qui mi permetta l'amico Miceli di rispondere a lui pochissime parole. *Unicuique suum*. È vero che l'appalto fu bandito dal ministro Finali, ma chi eseguì fu il ministro Branca; il quale dovette anche sostenere una lotta asprissima contro la Corte dei conti che non voleva registrare il decreto. Dobbiamo essere giusti! Ammiro il sentimento di amicizia che scalda il collega Miceli, ma non dobbiamo essere più realisti del Re. Lo stesso onorevole Finali disse in Senato al ministro Branca: « Qui gliene rendo lode per la prima volta, e lo loderò maggiormente allorchè, essendo già pronti gli studi e stanziati i fondi sufficienti, come credo che siano sin da questo anno, si appalterà il tronco della Pietrafitta-Rogliano. »

Ma domando poi al mio amico Miceli: perchè l'onorevole Finali non ha appaltato tutto il tronco Cosenza-Rogliano? Egli aveva la possibilità di appaltarlo: e se così avesse fatto, noi ora non saremmo qui a discutere se si debbano spendere i venti milioni o no. Le sue cautele si sono risolte in un grave danno per la Calabria nostra.

Qual'è la ragione del ritardo? La linea non è forse importante? Già, non sarebbe questo un buon argomento: i ministri hanno l'obbligo di eseguire le leggi dello Stato: non scrolliamo i cardini del diritto pubblico moderno! Ma è importantissima. Ciò è riconosciuto non solamente nella relazione Gagliardo, ma anche nelle relazioni del 1887 e del 1888. E il senatore Finali ha fatto testè dichiarazioni esplicite che non ammettono dubbi stracchi!

Ecco le dichiarazioni dell'onorevole Finali:

« Basta prendere una carta delle nostre ferrovie e guardare lungo la linea tirrena, cioè quella che va da Reggio a Castrocucco, che tutta è parte in esercizio e parte in co-

struzione, per vedere la necessità di una strada trasversale che a nord-est congiunga per la Cosenza-Sibari, già in esercizio, il Tirreno coll'Jonio. »

Ora se questa linea è così importante, perchè trascurarla? Perchè non appaltate almeno il tronco Rogliano-Pietrafitta? Perchè non proseguite gli studi, dal momento che per quel tracciato i tecnici sono concordi? Ma come! Si deve studiare eternamente? Del resto, le difficoltà geologiche, che si presentano nella valle del Savuto, non sono poi insuperabili: sono stati comuni a tutte le traversate dell'Appennino, e basta ricordare la Novi-Genova, la Parma-Spezia, ecc. Voi avete un eccesso della competenza totale di lire 32,240,779: perchè non spendete subito almeno i 20 milioni? Io vorrei che fosse qui il ministro Nicotera per pregarlo di dire all'orecchio del suo collega, il ministro dei lavori pubblici, una parolina in difesa del nostro diritto: non c'è stato, insieme con l'onorevole Miceli, propugnatore più ardente dell'onorevole Nicotera! Egli stigmatizzò nel 1886 il ministro Genala e i suoi antecessori per aver dimenticata la Nocera-Cosenza: ho qui le sue parole, ma credo inutile leggerle. E anche il ministro Chimirri dovrebbe scaldarsi oggi, come si scaldava nel 1890, per tutti gli appalti delle linee calabresi, non aggiudicate.

Ah, come su quel banco il vento spazza le parole del deputato! Un poeta francese ha detto che l'oblio è un fiore che sboccia sulle tombe: ed è vero, purtroppo! Ma è anche vero che germoglia sul banco dei ministri.

Un'ultima osservazione ed ho finito.

Voi dite che oggi noi siamo in progresso, che la finanza italiana ha una rapida discesa nella cifra del disavanzo. Il presidente del Consiglio ha affermato che nel 1888-89 il disavanzo era di 485 milioni; ora, secondo i critici più acerbi, voi dite, non va oltre i 30 milioni, deducendo le spese ferroviarie e il movimento dei capitali.

Ebbene, io vi domando: perchè vi preoccupate tanto di questo disavanzo oggi, mentre non ve ne davate alcun pensiero nel 1888? Voi, onorevole Branca, foste *magna pars* della legge ferroviaria del 1888: ed allora il disavanzo era, come ha detto l'onorevole presidente del Consiglio, di 485 milioni. Perchè oggi che la finanza dello Stato, secondo voi, è in progresso, dite che la legge non può seguirsi?

E al deputato Marchiori voglio anche rivolgere una domanda.

Egli che segue la politica di questo Gabinetto, deve credere che oggi si stia meglio di ieri. Ebbene, perchè mai si preoccupa tanto, oggi, delle necessità supreme della finanza italiana, se nel 1890 plaudiva così calorosamente alle parole di quel deputato, il quale nella legge ferroviaria del 1888 ravvisava il simbolo della pace ferroviaria?

Ecco le parole testuali dell'onorevole Marchiori:

« Non turbiamo questa pace benedetta, neanche momentaneamente, e manteniamo integra la legge del 1888 che ci conduce a mantenere tutti gl'impegni che abbiamo per opere ferroviarie. »

Perchè dunque volete turbare oggi questa pace? La finanza, dunque, non è la vera ragione, perchè la condizione odierna, segna, nel parere vostro, un progresso nella storia dei bilanci italiani. Dunque, perchè? Perchè questo dissidio tra il dire ed il fare, tra il pensiero e la vita? Io capisco benissimo: oggi la teorica del movimento abbraccia tutto, la natura e la storia, la monèra di Haeckel negli abissi oceanici e le nebulose costellate negli spazii siderali, e io non mi dolgo di chi si muove; ma altro è muoversi, altro è contraddirsi! Questo rinnegare oggi quello che si diceva ieri, il dubbio che domani non sia più vero ciò che oggi si afferma, mi colpisce fortemente, perchè voi infondete lo scetticismo nel paese e ne esce corrosa tutta quanta la fibra del popolo italiano! Un popolo, come il giovine ideale di Paolo Bourget, deve avere una fede, deve avere una speranza: non deve essere scettico: deve avere un raggio che brilli, un palpito che frema. Voi non ci fate balenare quel raggio, voi non ci svegliate questo palpito! Voi brancolate nel buio: nessuna stella polare, come voleva il Cavour, illumina il cammino della vostra vita! (Bravo! *a sinistra*).

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Sento, anzi tutto, il debito di ringraziare l'onorevole Miceli, per la storia completa che egli ha fatto della linea Cosenza-Nocera: ciò che mi risparmiava di entrare in maggiori particolari. L'onorevole Miceli ha detto che, quando egli era tanta parte del Governo, e nel momento in cui si aveva l'entusiasmo delle ferrovie fino al punto di credere che aprire una

ferrovia fosse come scoprire una miniera d'oro, per difficoltà inerenti ai tracciati, la costruzione della linea Cosenza-Nocera non fu intrapresa. Passarono dieci lunghi anni. L'onorevole Miceli stesso ha detto che un progetto importa una spesa di 75 milioni, un altro di 95 milioni, e la differenza dipende dallo svolgimento che si vuol dare alla linea, nella vallata del Savuto, per servire, più o meno, a quelle esigenze militari che egli invocava; cioè, secondo una più dolce od una più forte pendenza. L'onorevole Miceli ha parlato anche di un terzo progetto: ma questo è uno studio sommario, e in ogni modo importa una spesa di 52 milioni. Ora, la spesa stanziata per la Cosenza-Nocera nella legge del 1888, è di 40 milioni. Quindi, per poter continuare la linea, occorre domandare un nuovo stanziamento. E siccome la giurisprudenza della Corte dei conti è diventata di mano in mano più severa, opinando la Corte medesima che non si debba appaltare una parte di linea, se questa non rappresenti una quota proporzionale dell'intero stanziamento, vede l'onorevole Miceli che, se egli non propone alla Camera che gli stanziamenti già votati per la Cosenza-Nocera siano aumentati di almeno dodici milioni, oggi è impossibile poter proseguire i lavori.

Io però riconosco che questa linea, a parte anche i criteri militari che non voglio discutere, è veramente utile perchè, attraversando l'Appennino, unisce i due mari e rende molto più breve la percorrenza dalla Calabria tirrena verso l'Jonio e la regione pugliese. Dunque trattasi di una linea che ha il suo motivo d'essere, indipendentemente da qualunque ragione militare.

Ma siccome nemmeno le buone ragioni sono mezzi di finanza per eseguire le ferrovie; e siccome tutta la discussione di questi giorni si è svolta appunto intorno a questo punto, che ormai le grandi costruzioni ferroviarie hanno anche troppo affaticato il credito, e che gli interessi dei debiti sono poi pagati dai contribuenti, così noi siamo obbligati ad una sosta nell'interesse stesso dei contribuenti e della pubblica ricchezza, e quindi anche delle ferrovie. Imperocchè se uno Stato ha deficienti forze economiche, non può fare grandi lavori specialmente ferroviari i quali, oltre alla spesa del capitale fisso, richiedono anche una spesa di esercizio che, se non è remuneratrice per l'abbondanza del

traffico, riesce di vero e proprio carico alla economia nazionale. Ciò può anche spiegare perchè la linea dei Giovi, decretata dopo, fu costruita prima: appunto perchè si trattava di dare un doppio sbocco ad una linea che produceva nientemeno che 200,000 lire a chilometro. Tutti questi, ripeto, sono fatti compiutisi, quando tanta parte del Governo era anche l'onorevole Miceli, e quindi non imputabili ai successori immediati, e tanto meno a me, più lontano di tutti dallo indirizzo seguito in siffatte questioni ferroviarie.

L'onorevole Mirabelli ha riconosciuto che se eccellenti erano state le intenzioni dell'onorevole Finali, non erano poi state tradotte in fatti; per modo che se io non avessi vinta la lotta con la Corte dei conti, le eccellenti intenzioni dell'onorevole Finali sarebbero rimaste lettera morta.

Ciò premesso, io debbo rispondere alla domanda più circoscritta che ha fatto l'onorevole Mirabelli.

Egli chiede almeno il prolungamento della Cosenza-Nocera fino a Rogliano, prolungamento che io stesso al Senato dichiarai utile.

È vero: io non ho mai negato che questo prolungamento sia utile; ma, ripeto, bisogna tener presente il disegno di legge quale è.

La Cosenza-Nocera è una di quelle linee che, in questo progetto ridotto di 180 milioni, riceve un assegno di tre milioni e mezzo. Noi dobbiamo presentare nel primo semestre del 1893 un disegno di legge, il quale dovrà stabilire quale parte di ogni linea debba essere rimandata ad epoca più o meno lontana. Ed è appunto allora che si potrà discutere anche la questione del prolungamento del tronco Cosenza-Pietrafitta fino a Rogliano.

Il presente disegno di legge, ripeto, non tocca nè le linee, nè gli stanziamenti: ma per le linee per le quali occorrono maggiori stanziamenti di quelli stabiliti per legge (e questa è una), occorre anche una nuova legge per provvedervi; e quindi il Parlamento deve decidere se nelle attuali condizioni di finanza, di credito e di economia pubblica, convenga o no accrescere questi stanziamenti.

Io finirò di rispondere all'onorevole Mirabelli dicendo questo: che siccome tutti i Parlamenti e tutti i Governi hanno nella loro gamma una nota lirica, in Italia, ora, predomina la nota lirica di provvedere a spese non produttive.

Nel 1888, non solamente non era dichiarato

alcun disavanzo, ma eravamo in un periodo in cui i proventi delle ferrovie erano in aumento. (*Interruzioni degli onorevoli Mirabelli e Fortis*).

Sì, onorevole Fortis. Nel 1888 si è avuta una compartecipazione dall'Adriatica non preveduta. Dopo, invece, i proventi ferroviari lungi dal seguire il corso ascendente hanno seguito un corso discendente, come ho provato l'altro giorno.

E il venire oggi a parlare di lirica, di idealità a proposito dello sviluppo dei lavori, quando un po' di raccoglimento...

Mirabelli. Ma se avete fatta questa promessa nel 1891!

Branca, ministro dei lavori pubblici. E non la ritiro; tanto vero che ci sono tre milioni per continuare il tronco appaltato.

Mirabelli. Mantenere le promesse non è lirismo, è dovere.

Branca, ministro dei lavori pubblici. E io mantengo la promessa per ciò che ha tratto all'ordine degli stanziamenti e all'ordine dell'urgenza.

Ma il primo dovere nostro, ora, è questo: ricordarvi che i contribuenti sono affaticati, e che dobbiamo raccoglierci per vedere quali opere possano essere di una immediata utilità, e per quali convenga aspettare un poco di tempo. Ecco tutta la questione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Parlo per un fatto personale.

L'onorevole Mirabelli ha ripetuto oggi l'accento ad un precedente mio in questa materia ferroviaria, e ha soggiunto che il mutar facile d'opinione dimostra che l'idealità è scarsa.

Onorevole Mirabelli, bisogna che c'intendiamo bene: qual'è l'idealità da raggiungere?

Una idealità alta e, a mio credere, degna di un Parlamento, è quella di una finanza forte; una idealità alta e degna è, a parer mio, l'equilibrio del bilancio.

La teoria dei lievi disavanzi è una teoria molto comoda; ma è una teoria che mi ricorda l'uomo che percorre un piano inclinato. Tutte le forze tendono a trascinarlo in giù, e non sa mai a che punto gli sarà possibile fermarsi.

Tutti vediamo con quanta difficoltà noi stiamo risalendo questa china pericolosa del disavanzo sulla quale abbiamo corso, e corso

con una velocità eccessiva! Potrei dire all'onorevole Mirabelli che quando esponeva le opinioni da lui ricordate, discutevamo un metodo per modificare gli stanziamenti, che a me pareva pericoloso. Ho sempre sostenuto che anche le opere pubbliche debbono essere contenute entro le proporzioni a cui può provvedere la forza economica del paese, ma organicamente, e che per leggi si debbono modificare quelle esistenti. Il mutare gli stanziamenti per legge di bilancio è sempre un metodo pericoloso. Ed io ricordo di aver detto in quest'Aula che quando il Ministero avesse creduto di procedere con criteri organici in materia di opere pubbliche, la mia modesta parola e il mio voto convinto sarebbero stati a favore delle leggi che si fossero proposte in questo senso.

Potrei dire all'onorevole Mirabelli che quando si disputava allora delle opere pubbliche, le nostre condizioni erano ben diverse da quelle odierne. Il credito (e lo accenno nella mia relazione) è venuto facendosi sempre più difficile; e le condizioni a cui erano possibili le emissioni s'eran fatte così gravi che due ordini di considerazioni consigliavano a non procedervi; l'una, per il saggio a cui potevano essere venduti i titoli dello Stato; l'altra, che uno Stato debole, il quale va a ricercare il suo creditore, si pone in una condizione difficile, che può avere conseguenze, nel campo morale, assai dolorose.

Potrei dire all'onorevole Mirabelli che in quel tempo non era ancora apparso un fatto che a me pare non si sia sempre, e chiaramente, tenuto presente nella nostra discussione; ed è che per la prima volta, da che è costituito il Regno, noi ci troviamo di fronte al decrescere delle imposte.

Non è tanto (se non fosse il concetto che bisogna in queste cose essere assoluti) il disavanzo che può impensierirci, quanto il fatto del decrescere delle imposte. Noi abbiamo avuto disavanzi ben più forti del presente, noi abbiamo avuto condizioni ben più gravi delle presenti; ma il gettito delle pubbliche entrate non scemava, anzi, or lento or veloce, cresceva.

Questo è un fatto, per me di tale importanza, che perde di efficacia la considerazione che pur legittimamente può farsi richiamandosi alle leggi votate. Non è disputabile che le leggi debbano essere fino a che è possibile rispettate; ma conviene tener nota dei

fini supremi che bisogna avere nell'Amministrazione dello Stato.

Ed anche circa questo punto, del tener fede agli impegni, io odo sempre con insistenza parlare di abbandono di opere pubbliche, di disastri che si vanno a creare nella economia e nella tranquillità del paese. Ora io credo che ci sia un po' di esagerazione.

È bene ricordare che dei tremila e tanti chilometri della legge del 1888, 1560 corrono veloci alla loro esecuzione. Sui 1470 chilometri, di cui spettava la costruzione allo Stato, 256 sono già in corso di esecuzione, e più che 100 si porranno in costruzione col disegno di legge che noi stiamo discutendo.

Quindi la parte del problema che rimane ad essere risolta, non è così grande, nè così importante, da potere essere additata qui come fonte di conseguenze gravissime; tanto più che in quei 1,564 chilometri, che si costituiscono a licitazione privata o dalla Società, vi sono certe linee che, per le forme adottate per la loro costruzione, hanno avuto un grandissimo acceleramento maggiore di quello che avrebbero avuto se si fosse continuato ad eseguirle a carico dello Stato. Quindi, allorchè esaminiamo questo problema non possiamo disconoscere questi fatti i quali attenuano di assai le considerazioni che si sono venute svolgendo. Potrei dire finalmente all'onorevole Mirabelli che in questa discussione non entra la preoccupazione d'interessi regionali, nè il fatto che io appartengo ad una regione dotata di ferrovie per modo che possa sostenere con tranquillità egoisticamente le disposizioni del presente disegno di legge. Infatti potrei dirgli che con questo disegno di legge si rimanda la costruzione di una linea che interessa il mio Collegio. E tanto più sono lieto di votare questo disegno di legge, perchè la questione personale ci è, direi quasi, a rovescio e a mio danno. Mi sembra, onorevole Mirabelli, di dare l'esempio che, di fronte ai bisogni generali del mio paese, non mi piegano le considerazioni locali. E giacchè mi trovo a parlare, mi permettano di aggiungere una sola considerazione rapporto alla proposta fatta dall'onorevole Miceli consistente nello stanziare per l'esercizio 1892-93 tre milioni, e quindici milioni nel quinquennio.

Ora io voglio solamente osservare che, correggendo le cifre di una tabella che è nella mia relazione, per nove costruzioni, nello

esercizio 1892-93, non si stanziavano, con questo disegno di legge, se non lire 15,869,238, i tre milioni proposti dall'onorevole Miceli rappresenterebbero circa un quinto dello stanziamento totale. Accettando la sua proposta, l'economia di questa legge andrebbe completamente perduta. Comprendo che si possano validamente sostenere le ragioni della propria linea. Ma trovo altresì che le ragioni che sono state esposte con molto vigore per la Cosenza-Nocera, potrebbero essere esposte per tutte le altre linee. E quindi la questione si riduce ad approvare o a respingere il disegno di legge.

Giovagnoli. E allora perchè discutiamo la tabella?

Marchiori, relatore. È naturale: la discutiamo appunto per vedere se si deve terminare con l'approvarla. Del resto una votazione intervenuta nella Camera, pare a me che si possa interpretare, nel senso, che le linee generali di questo disegno di legge, fino ad oggi, raccolgono il voto della maggioranza della Camera.

Quanto alla Cosenza-Nocera, io non ho nulla ad eccepire alle considerazioni che ha fatte l'onorevole Miceli, e vorrei che le condizioni della finanza fossero così favorevoli da procedere nel tempo presente alla costruzione anche di questa linea. Ma debbo fare osservare che, quando si parla di prezzi, non va dimenticato che si tratta di un tracciato per la Cosenza-Nocera nei terreni più difficili dell'Appennino. Ricordiamo che sono quei terreni sui quali si sono svolte le linee calabresi, a proposito delle quali io mi domando sempre se sia finalmente arrivato il giorno che la spesa di costruzione per le medesime, sia chiusa e terminata. Badi, l'onorevole Miceli, che quella proposta di galleria, che egli irrisoriamente ha voluto paragonare al Cenisio, rappresenta questo: che quelle falde infide dell'Appennino potrebbero consigliare al tecnico di adottare la galleria piuttosto che azzardarsi ad adagiare la ferrovia sopra terreni che difficilmente rimarranno saldi, e manterranno le livellette della linea.

Badi l'onorevole Miceli che quando egli ha accennato all'importanza militare della linea, la differenza di prezzo accennata, può dipendere dalle differenti modalità di costruzione per corrispondere appunto ai bisogni militari. Un raggio maggiore o minore di curva, una pendenza maggiore o minore pos-

sono mutare sostanzialmente il costo di una linea. Ed è certo che quando noi vogliamo che le nostre ferrovie corrispondano ai bisogni militari, non possiamo desiderare che siano costruite con pendenze e con curve per le quali l'efficacia militare sarebbe completamente perduta.

Ma a me non spetta di parlare ulteriormente intorno a questa questione: e io mi auguro che le condizioni della finanza del nostro paese consentano che quella legge che la Commissione generale del bilancio ha prescritto che sia presentata in termine breve, lo sia di fatto, e che quella legge possa risolvere la questione di tutte le ferrovie che ancora non hanno avuto il loro compimento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Tanto l'onorevole ministro che l'onorevole relatore hanno voluto darmi la consolazione di dichiarare che realmente la ferrovia che io sostengo ha tutti i caratteri da me descritti: vale a dire che è opera d'alta importanza militare e di non meno alta importanza economica e commerciale. Congiunge i due mari, diceva l'onorevole ministro; unisce meglio le popolazioni che sono segregate, adesso, per mancanza di viabilità, diceva l'onorevole Mirabelli.

Nessuno mette in dubbio queste asserzioni: sono provate dai fatti; non possono essere affermate con maggiori e più chiari ragionamenti.

Ma l'onorevole ministro dice che, per accettare la proposta da me fatta, cioè di accrescere la somma da lui messa in bilancio, portandola a tre milioni di lire all'anno per il quinquennio, sarebbe necessaria una nuova legge: ed ha esposto una giurisprudenza della Corte dei conti per la quale non registra i mandati, quando la spesa in essi designata ecceda la somma stabilita per legge.

Onorevole ministro, Ella ha accettato molto volentieri i ringraziamenti dell'onorevole Mirabelli per avere eseguito il decreto, lasciato dal suo predecessore, per stabilire l'appalto del tronco Cosenza-Pietrafitta, e se vuole, lo ringrazio anch'io: ma prendo atto della sua dichiarazione che ha dovuto vincere la lotta presso la Corte dei conti.

Da ciò risulta che la mia proposta non ha bisogno di essere nuovamente discussa: e quando la Corte dei conti e il Consiglio di Stato, che ha pur dovuto dare il suo parere,

hanno permesso che si eseguisse l'appalto del primo tronco, malgrado che ci fosse la possibilità di un aumento di cinque o sette milioni per l'intera ferrovia, non deve esservi più questione.

L'onorevole ministro dice che potremo parlare della spesa del secondo tronco Pietrafitta-Rogliano, quando sarà presentato il disegno di legge di cui si parla nell'articolo della Commissione.

Ma io, quando vedo che l'andamento delle cose parlamentari è quello che è, mi perdoni l'onorevole ministro se dico che non ho alcuna fiducia in queste promesse di leggi che devono appagare i nostri legittimi diritti. Per ora, i nostri diritti io li vedo conculcati, ed ho quindi ragione di dire al ministro che non posso prestar fede alle sue promesse.

Ringrazio poi l'onorevole relatore della luce fosca da lui portata sulla domanda da me fatta, e sulla sorte che dovrà avere questa ferrovia da me propugnata. Egli ha esposto le grandi difficoltà da superare nella costruzione di questa linea: ha detto che deve percorrere luoghi difficili, traversare gli Appennini, e che quelle località sono impraticabili dalla ferrovia. Questo mi prova che, nel concetto del Ministero accettato dal relatore, la ferrovia Cosenza-Nocera non dovrà farsi più; e che adesso si continuerà il solo tronco Cosenza-Pietrafitta, perchè è impossibile fare altrimenti.

Pel resto voi non volete far nulla, e per difendere il vostro modo di agire vi servite di argomenti i quali sono contrari a qualunque legge di logica, e a qualunque principio di economia.

Diceva l'onorevole relatore che noi dobbiamo pensare esclusivamente all'equilibrio della finanza.

Ebbene, volete pensare allo equilibrio della finanza paralizzando la vita del paese? Se avete senno, voi non potete aspettare il miglioramento delle condizioni del paese, se non dal miglioramento delle produzioni. Voi, con questa falsa politica, arrestate la produzione, esaurite il paese, lo mettete incatenato in un letto, e poi pretendete che debba, in questo modo ridotto, progredire! Voi siete in un circolo vizioso. Tutti i ragionamenti che fate e che non persuadono alcuno, provano che voi aspirate alla magnifica gloria di avere l'apparenza d'essere i restauratori della finanza dello Stato, arrivando

al pareggio aritmetico del bilancio, senza badare che quando questo pareggio aritmetico non proviene dal miglioramento delle forze vitali del paese, sarà seguito da una grande delusione.

Io chiedo quindi alla Camera di votare questi quindici milioni. Se la Camera non accetterà la mia proposta, e non si darà così ascolto ai diritti di quelle popolazioni che non vogliono vederli più conculcati, io vi dirò, cari colleghi: ci vedremo a Filippi e non passerà molto tempo! (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Io non mi era iscritto per parlare circa la linea Cosenza-Nocera; ma dal momento che si è riaperta la discussione generale...

Presidente. No, non si è riaperta.

Brunicardi. L'ha riaperta l'onorevole relatore.

Presidente. Rispondeva alle considerazioni che erano state fatte.

Brunicardi. Ed io risponderò alle considerazioni del relatore, perchè credo di essere ossequente al regolamento, essendomi iscritto.

Una volta, secondo l'onorevole Marchiori, le ferrovie erano tutto: luce, civiltà, progresso, ricchezza; oggi, tutto ad un tratto, esse sono diventate una peste ed un *guajo*.

Marchiori, relatore. No, no.

Brunicardi. Si è fatto troppo! si grida da quei banchi; bisogna mettere un freno, bisogna mettere il catenaccio, bisogna fermarsi; e non si accorgono che si vuol chiudere la stalla quando quasi tutti i buoi sono scappati. (*Commenti*).

E sapete chi si sceglie per guardiano? L'onorevole Marchiori, un collaboratore dell'onorevole Saracco.

L'onorevole Marchiori ha detto: signori miei, più della Cosenza-Nocera, più della Aulla-Lucca, più della Verona-Bologna, della Sant'Arcangelo-Fabriano, mi preme l'equilibrio del mio bilancio. A questo punto, a dire il vero, mi pareva che l'onorevole Marchiori fosse uscito dal suo banco per andare in quell'altro. (*Accenna al banco dei ministri*).

Ma, onorevole Marchiori, a lei, cui tanto preme l'equilibrio del bilancio, come mai vengono, ora, tutti questi pentimenti? Ella, che è stato il più assiduo, il più competente collaboratore dell'onorevole Saracco nel 1888, sa quali sono le ragioni per le quali, oggi, ci troviamo in queste tristi condizioni? Perchè

la Camera ha approvate le convenzioni dell'onorevole Saracco del 1888, le quali hanno aggravato il bilancio per oltre mezzo miliardo. (*Commenti*).

Secondo il concetto dell'onorevole Marchiori, il progetto dell'onorevole Saracco dovrebbe essere stato la rovina d'Italia. Invece io non lo credo; invece credo che le ferrovie abbiano un fine benefico, come ho detto altre volte...

Presidente. Ma, onorevole Brunicardi, non rientri nella discussione generale, che ha durato parecchi giorni.

Brunicardi. Onorevole presidente, io sono iscritto.

Presidente. Ella è iscritto sulla linea, ma non ha diritto di rientrare nella discussione generale. Non è possibile che una discussione proceda con questo sistema. Si limiti, dunque, a considerazioni relative a questa linea.

Brunicardi. Io smetto; ma volevo rilevare le osservazioni dell'onorevole Marchiori...

Presidente. Onorevole Brunicardi, l'onorevole relatore ha risposto a considerazioni dell'onorevole Miceli intorno a questa linea.

Brunicardi. L'onorevole Marchiori (veda, signor presidente, che sono perfettamente in argomento), anzi che combattere la Cosenza-Nocera e le altre linee contemplate nel disegno di legge, doveva, con la sua memoria (che di memoria, come d'intelligenza, ne ha molta) stabilire certi confronti, e dire, mettendosi una mano sulla coscienza: io, per collaborare col mio ministro, per fare in modo che fosse approvata dalla Camera la Genova-Ovada-Acqui-Asti, ho fatto digerire alla Camera una grossa pillola, quella delle Ofantine. Ma, onorevole Marchiori, vuol Ella porre a confronto la importanza delle linee ofantine con quella della Cosenza-Nocera, della Aulla-Lucca, della Bologna-Verona e della Sant'Arcangelo-Fabriano? Un confronto non potrebbe reggere.

Non voglio, oggi, ritornare a dimostrare i caratteri non solo commerciali, ma anche militari, che presentano queste linee che vengono sacrificate con questa legge: questi caratteri sono così evidenti, che è inutile dimostrarli.

Del resto, per non fare inquietare il presidente...

Presidente. Onorevole Brunicardi, sa che non m'inquieto mai. (*Si ride*).

Brunicardi. Io ho detto quanto desiderava dire.

Ritengo che l'onorevole Marchiori abbia messo troppo calore a sostenere una legge che non raggiunge alcuno scopo pratico come ci vorrebbe far credere. E l'onorevole Marchiori ha, già, dichiarato che dovrà esser presentata un'altra legge.

Quindi, la legge che discutiamo raggiunge solo lo scopo di sacrificare Province e Comuni, e di stabilire due classi di contribuenti: la prima è quella di coloro per i quali le leggi dello Stato sono osservate; la seconda comprende i sacrificati per i quali le leggi dello Stato non vengono osservate. Mi consentano l'onorevole ministro e l'onorevole relatore di dir loro che questo sistema è troppo ingiusto, è troppo odioso!

Presidente. L'onorevole Mirabelli ha facoltà di parlare.

Mirabelli. La risposta è brevissima. L'onorevole Marchiori si è un po' scaldato: dunque, concluderebbe un antico filosofo greco, ha torto! Io non lo seguirò nella sua caccia bandita della finanza italiana. Solo osservo che se egli ammetteva, nel 1890. la spesa de' 40 milioni in omaggio alla legge 1888, deve tanto più ammetterla oggi che, secondo lui, si sta meglio di ieri. Le molte parole abbuiano il punto vero della questione.

Egli ha parlato di regionalismo: ma intendiamoci una buona volta! Il regionalismo è l'acido corrosivo della vita nazionale, è un microbo che produce la morte, quando vuol surrogarsi all'interesse generale del paese; ma è la forza del paese, è nobile e santo, quando è in armonia col benessere collettivo ed ha fondamento nel diritto. Carlo Pisacane, che l'amor della patria trasse sulla spiaggia di Sapri, diceva: il regionalismo è il germe della futura grandezza d'Italia.

Io non ho certamente alcun'autorità: e voglio rispondere all'onorevole Marchiori con le parole di un vero patriotta, che fu condannato a morte dall'Austria: il senatore Finali.

« Io appartengo (egli ha detto il 27 giugno 1991) al molto più largo novero dei ministri amministratori; ed anche nel Ministero dei lavori pubblici ho portato il mio antico, il mio profondo sentimento nazionale, che non distingue in Italia provincia da provincia, nè per grado geografico, nè per dialetto; ed anzi io credo che se vi è una ragione di maggiore sollecitudine, debba usarsi verso quelle pro-

vincie, il cui mal governo non cercò mai di compensare la dura servitù politica coi benefici delle opere civili. »

Qui il Senato patriotticamente plaudì; e il valentuomo continuò: « Si dice che le linee calabresi, ed in ispecie la Cosenza-Nocera, avranno un piccolo reddito. Ma non abbiamo anche altrove ferrovie costruite dallo Stato, le quali, dopo alcuni anni di esercizio, rendono anche meno di 2000 lire al chilometro? »

« Non abbiamo capoluoghi di circondario che hanno tre o quattro linee che li toccano? Non abbiamo eseguite od in corso di esecuzione delle linee d'accorciamento per le quali si spendono a decine i milioni per ottenere l'abbreviamento di mezz'ora o di tre quarti d'ora di percorso? »

« Ma non facciamo paragoni, per amor di Dio e della patria! »

Ed ora risponderò una parola al ministro Branca.

Nei Governi liberi l'osservanza della legge non è lirismo: è un principio civile, fondamentale: è un dovere.

Ma oggidi noi stimiamo retorica il diritto, il sentimento, i principî, tutto ciò ch'è bello, tutto ciò ch'è buono, tutto ciò ch'è vero: e perciò l'Italia fiorisce!

Marchiori, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà, onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Non posso lasciare senza risposta le parole dell'onorevole Brunicardi. Egli ha proprio un'idea fissa. Io dovrei saltare da uno ad altro banco di quest'Aula.

No, onorevole Brunicardi, io resto sempre al mio posto, e ci resto per sostenere un concetto che ritengo giusto, cioè, che il principale scopo da raggiungere in questo momento è il pareggio del bilancio.

Ricordo all'onorevole Brunicardi che, in una riunione della maggioranza dell'onorevole Crispi, ebbi l'onore, pochi giorni prima della crisi, di dire che io preponeva a qualunque altra considerazione il raggiungimento a qualunque costo del pareggio, perchè se l'Italia non mostrava di volere raggiungere questo scopo, gliene sarebbe venuto discredito all'estero ed all'interno.

A quel concetto sono sempre rimasto fedele. Ho votato le imposte quando furono proposte. Sono disposto a votarne ancora per il bene del mio paese, come sono disposto a votare le più dure economie, perchè quanto

più dure esse saranno, tanto più dimostreranno la ferma volontà del paese di non volere più vivere nello stato in cui finora è vissuto tranquillamente adagiandosi sopra un dannosissimo e perturbantissimo disavanzo.

Voce a sinistra. Ma non dobbiamo calpestare i diritti altrui!

Marchiori, relatore. Ciò voleva dire all'onorevole Brunicardi. Quanto all'allusione che egli ha fatto ad un mercato di linee, mi consenta che nulla risponda.

Brunicardi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma ha già parlato tre volte.

Brunicardi. Non ho parlato mai per fatto personale. Ella che avrà udite le parole che mi ha rivolte l'onorevole Marchiori deve convenire che mi danno diritto a parlare per fatto personale.

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

Brunicardi. Onorevole Marchiori, non ho parlato mai di mercato di linee.

Marchiori, relatore. Sì...

Brunicardi. Ma niente affatto; non ho che esposto fatti e date. Ho detto che la Convenzione del 1888 portava un onere al bilancio dello Stato, di mezzo miliardo; ed ho soggiunto che mi sorprendevo come Ella, che, oggi, è così tenero dell'equilibrio del bilancio, in quel tempo la pensasse così diversamente.

Ho aggiunto anche, e questa non è questione di mercato, che il presentare alla Camera la Convenzione per una linea solamente, l'onorevole Marchiori lo sa meglio di me, non sarebbe stato, naturalmente, il mezzo più certo per far approvare la Convenzione stessa; ma che bisognava presentarla completa, in modo che i vari interessi fossero soddisfatti.

Questo è il mio pensiero, non già che Ella o l'onorevole ministro Saracco avessero fatto mercato per far approvare una linea.

Ripeto, il mio concetto principale, Ella lo conosce, era questo, cioè, che mi sorprendevo di udire parlare in questi termini Lei, che ha inneggiato, tante volte, al progresso delle ferrovie...

Presidente. Ma l'ha già detta, tre volte, questa cosa, onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Allora se non si può più parlare...

Presidente. Mi pare che Ella usi ed abusi di questo diritto.

Brunicardi. Ma se l'onorevole Marchiori mi fa dir cose che non ho pronunciate!

Presidente. Perciò le ho dato facoltà di parlare; ma ora Ella torna sopra considerazioni...

Brunicardi. Come posso spiegare il mio concetto senza parlare? (*Rumori*).

Presidente. Dunque verremo ai voti. Prego la Camera di por mente al sistema che propongo di seguire in questa discussione.

Io stimo che convenga risolvere ogni proposta che è presentata, linea per linea, invece di rimandare le diverse proposte alla fine della tabella, perchè, altrimenti, ne nascerebbe confusione.

La Commissione, d'accordo col Governo, propone alla tabella A, la quale è parte integrante di quest'articolo 1, al numero 3 « Cosenza-Nocera » lo stanziamento complessivo di lire 3,259,221; per l'esercizio 1892-93 non ha proposto verun stanziamento.

L'onorevole Miceli propone che, invece, sia iscritto un totale di 15 milioni, dei quali 3 siano stanziati per l'esercizio 1892-93. La Commissione non l'accetta?

Marchiori, relatore. No.

Presidente. E il Governo?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Neppure.

Miceli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. Bisogna che la Camera sappia quale è il concetto della mia proposta. Il Ministero e la Commissione propongono: 3,259,221 in totale e nulla pel 1892-93. Io, invece, affinché i lavori non rimangano interrotti, ciò che accadrebbe se fosse approvata la proposta ministeriale, propongo che siano iscritti 15 milioni, ma siano ripartiti, dal 1892 al 1897, in cinque esercizi; cioè tre milioni per ciascun anno.

Presidente. Si riservi di fare la sua proposta, quando verrà in discussione il bilancio dei lavori pubblici, altrimenti, facendola, ora, potrebbe comprometterla.

Miceli. Voglio essere sicuro fin da oggi; non comprometto niente.

Presidente. Verremo dunque ai voti. L'onorevole Miceli propone che sieno stanziati 15 milioni per la linea Cosenza-Nocera da ripartirsi in cinque esercizi dal 1892 al 1897.

Il Governo e la Commissione hanno dichiarato di non accettare questa proposta.

La pongo a partito. Chi l'approva si alzi. (*Non è approvata*).

Rimane, dunque, approvato lo stanziamento proposto dalla Commissione per la linea Cosenza-Nocera, in lire 3,259,221.

« Linea Gozzano-Domodossola. »

Non essendovi alcuno iscritto per parlare, si intende approvato lo stanziamento totale di lire 7,323,798, e di lire 775,000 per l'esercizio 1892-93.

« Linea Cuneo-Ventimiglia. »

L'onorevole Daneo ha facoltà di parlare.

Daneo. Questa legge mi ha fatto fin dalla sua presentazione l'effetto di non essere sincera. Se è vero che, nel 1893, si voglia presentare un altro progetto che provveda a tutte le costruzioni che per questa legge rimangono sospese, a che questa legge?

Non mi par serio il credere che fosse necessaria una legge per rimandare al 1893 ciò che, per mancanza di studi, non si poteva fare nel 1892; bastava limitare, nel bilancio futuro, la somma degli stanziamenti.

Sotto tale aspetto, mi pare che piuttosto di trastullare, col miraggio di lontani provvedimenti, le popolazioni, sarebbe stato nobile il chiedere a loro di rinunciare, per ora, ad una parte delle linee che la legge aveva loro promesse.

Forse a quella dura sincerità avrei dato il mio appoggio: lo negai e lo nego a ciò che mi pare cosa non conveniente.

Sotto questo aspetto riguardo gli stanziamenti microscopici che sono lasciati alla linea Cuneo-Ventimiglia. Sono lire 285,000, da applicarsi al tronco Cuneo-Vieville!

E li riguarderò sotto tale aspetto, finchè una dichiarazione franca e sicura del ministro non mi avrà concesso, forse, di riguardarli sotto altro aspetto; poichè della mia primitiva impressione sono pronto a far gettito, quando abbia assicurazioni precise e tali, da farmi credere che agli stanziamenti appena significativi d'oggi, possa rispondere, e presto, altro stato di cose. Non faccio qui la storia della Cuneo-Ventimiglia. Doveva essere una grande linea d'interesse internazionale che doveva venire per il Piemonte in soccorso ai danni recati da altri valichi che, com'è ben noto alla Camera, avevano cagionato spostamenti gravi d'interessi.

Per quella linea dovevano passare i viaggiatori che vanno a godersi il mite inverno della Liguria occidentale, e le merci che dal grande emporio di Marsiglia si avviano o da esso si rivolgono al settentrione. Ma poco

dopo la legge con la quale deliberavasi la linea, si assisteva alle più strane dubbiezze finanziarie sul suo costo ed a gravi incertezze tecniche.

Da un preventivo di 33 milioni in base al quale fu chiesto alle Provincie di liquidare l'uno per cento che le spettava in forza della legge, si salì, rapidamente, ad un preventivo di 56 milioni; poi si accennò, per un momento a 70 milioni e, finalmente, ancora nello scorso anno, si notificò alle Provincie interessate che il preventivo era salito a circa 101 milioni ed 800 mila lire. Da questo poi nelle tabelle che ora accompagnano il progetto si torna a dissentire perchè, da una parte, si parla di 19 milioni d'impegni, dall'altra di 48 milioni ancora da spendere, e si discende, quindi, a 67 milioni.

A che cosa dunque debbo credere? A qual sorta di studi posso affidare l'animo mio? Io non lo vedo, e non posso che approvare le deliberazioni dei Consigli provinciali che protestarono contro quest'incertezze continue e chiesero che, fino dopo l'ultimazione della linea non si aumentassero i primitivi contributi.

Ed ora, lo stanziamento che il Ministero proponeva in 785,000 lire per il 1892-93, la Commissione ha ridotto a 275,000. Ma non è solo il costo dell'impresa, ma perfino i sistemi di costruzione che ora si rimettono in dubbio.

Ed a questo proposito, con lealtà e sagacia, il relatore ha cercato di dissipare un altro pericolo che si addensa ora su questa linea. Vi ha qualcuno che vorrebbe, nei pressi di Tenda, applicarvi il gingillo del sistema Apt, che troncherebbe tutte le speranze legittime di un futuro e celere grande traffico su questa linea.

Ed io, sotto questo aspetto, e sotto l'altro della spesa e sotto quello degli studi ulteriori, domando al ministro franche e leali spiegazioni. Sotto l'aspetto degli studi ulteriori, poichè nulla essendo concretato da Tenda al mare non so che cosa potremo sperare se alla remora ed ai ritardi frapposti a questa legge si aggiungeranno anche i riposi nel completare gli studi ulteriori per i quali non rimane alcun speciale stanziamento.

Abbiamo, nella prima tabella della legge, promesso il compimento della linea per il 1890. Abbiamo il voto del municipio e della provincia di Torino che sono, sostanzialmente, legati a questa condizione, la quale può bensì

essere suscettibile di qualche ragionevole interpretazione, ma non rinnegata, come ora, formalmente o quasi.

Ora, se il ministro non sollecita questi studi, se non risolve con la Francia le difficoltà di un certo passaggio che poteva di molto facilitare ed abbreviare il percorso della linea, se non approfitta di certe velleità che si vanno accentuando in Francia, ora, per una linea Nizza-Sospello, se non risolve altrimenti, la eterna questione del passaggio in Val Nervia od in Val Roja, se almeno non studia come si possano evitare od affrettare, nell'esecuzione, certi sottopassaggi di molti chilometri non so a quale generazione dei nostri nipoti potrà esser concesso di percorrere, con la vaporiera, il tracciato da Cuneo a Nizza. E dico a Nizza perchè quello è e dev'essere, in realtà, l'obbiettivo della linea e per il quale Torino e le regioni circostanti furono chiamate a concorrere.

Un'altra difficoltà si affaccia ancora, ed è quella appunto dei contributi imposti alle Provincie, specialmente a quelle non direttamente interessate, cioè che la linea non percorrerebbe. La legge attuale non la risolve. Ma qual'è la condizione fatta alle Provincie? Tolgo ad esempio la provincia di Torino. Le chiederete ancora qualche cosa, mentre ciò che essa ha fatto risponde, ampiamente, alla parte che essa doveva pagare sulla somma realmente spesa e realmente impiegata? Ed anzi non considererete che essa, se la ferrovia non giunge al mare, nulla poteva essere chiamata a pagare? Sicchè ciò che la Provincia ha fatto, non solo risponde, ma eccede il vantaggio che essa poteva ricavare da questa linea.

Farete a meno di chiedere ad essa altri pagamenti che lo stretto diritto vieterebbe di domandare, ma che, in ogni caso, vi vieta di chiedere uno spirito di equità? E qui la questione si allarga e tocca non solo questa, ma tutte le altre linee contemplate nel progetto e tutti gli enti chiamati a concorrere. Dovrete per tutti questi sospendere i pagamenti in corso.

Restituirete, in parte, anche il pagato, in quantochè è ingiusto che un'anticipazione, che doveva essere di 20 annualità, di fronte ad un'opera che si realizzava in 10, si debba invece, totalmente, effettuare prima che l'opera si realizzi? Che cosa farete di fronte agli enti interessati?

Vi basterà, di fronte all'erario dello Stato,

l'aver troncato il pagamento; ma non considererete quali funzioni dovranno compiere le altre Provincie, gli altri enti interessati. Che cosa dovranno fare questi, che sono pure contribuenti, se, in ogni caso, ad essi pure si applicherà, come è diritto che si applichi, la remora nella spesa, che applicate allo Stato?

Su questo domando precise spiegazioni al ministro che assicurino che un preventivo serio ed una proposta definitiva presto saranno presentati e che, intanto, i pagamenti si troncheranno e non si riprenderanno se non quando sarà ripreso, non solo lo studio, ma l'effettuazione degli altri lavori e finchè non sarà accertato se e come e quando la linea giunga al mare. Quando avrò questo affidamento potrò credere che non si tratti di abbandonare questa linea, come crederei in caso diverso perchè, altrimenti, non era necessario di includerla in questa legge.

Ad ogni modo poi domando all'onorevole ministro di volere rimuovere il dubbio, che il relatore molto intelligentemente si è posto, poichè sarebbe un vero mancare a tutti gli impegni presi con gli enti interessati l'applicazione dei così detti sistemi di montagna, dei sistemi funicolari, invece del sistema ordinario che deve servire al grande transito internazionale.

Le Provincie ed i Comuni non sono stati chiamati a concorrere ad una linea che servisse agli alpinisti per ammirare, da quella ferrovia, le vette delle Alpi; ma ad una linea che servisse ad un grande e reale abbreviamento di strada, e a un grande passaggio di merci e di viaggiatori. Sarebbe un mancare agli impegni assunti il lasciare che si eseguissero studi per gingilli che non risponderebbero alle aspettative di quelle popolazioni sulla ripresa e compimento degli studi, sulla sospensione dei concorsi, sui sistemi di costruzione: aspetto, quindi, dal ministro e dal relatore precise dichiarazioni.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Lo scopo pel quale fu decretata la linea Cuneo-Ventimiglia deve restare integro.

Lo scopo era quello di avvicinare l'alto Piemonte alla Francia meridionale.

Presidente. E alla Liguria.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Certo, se tocca Ventimiglia che è l'estremo punto della Liguria. Ma più che facilitare le comunica-

zioni con la Liguria per le quali c'è la Torino-Genova e la Torino-Savona, lo scopo della Cuneo-Ventimiglia è quello precisamente di ravvicinare i mercati dell'alto Piemonte alla Francia e all'estrema Liguria a Ventimiglia, che, tra gli altri onori, ha quello di essere la patria del nostro benemerito presidente.

Dunque, ripeto, questo scopo, altamente economico, rimane integro, e il Governo non ha mai pensato di venir meno ai suoi impegni.

Vi sono però parecchie difficoltà da risolvere. Una prima è di ordine tecnico. Il tronco da Vievola e Tenda era già stato studiato col sistema ordinario, ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici preoccupato della rilevante spesa opinò che convenga confrontare questo studio con altro nel quale si adotti il sistema a dentiera Abt. Intorno a questo sistema i pareri sono molto discordi, perchè alcuni credono che possa ritenersi come una vera ferrovia a tipo ordinario, altri pensano, invece, che questo sistema non possa applicarsi che a piccole ferrovie di tipo economico.

Ora questa questione è *sub judice*, ed a progetti completi si deciderà sul sistema da scegliere.

Un'altra gravissima questione è quella a cui ha alluso l'onorevole relatore riguardo al tracciato, perchè mentre la legge dice *Cuneo-Ventimiglia*, sono alcuni che vagheggerebbero un transito diverso. Ora, fino a che non sia provata l'assoluta necessità di variare il tracciato, bisogna seguire quello che è stato stabilito dalla legge. Ma questa questione non potrà risolversi senza uno studio molto particolareggiato.

Infatti le difficoltà che si sono incontrate nella costruzione, sono la vera ragione del ritardo; perchè, secondo le previsioni le più propizie, una galleria, che dovrà avere l'estensione di otto chilometri e che ora è già appaltata, non potrà essere costruita prima del 1897.

Abbiamo dunque, tutto il tempo per istudiare e per provvedere, sia circa il tracciato, sia circa il sistema da seguirsi.

L'onorevole Daneo ha parlato degli stanziamenti per la linea.

I 48 milioni, che avanzerebbero in bilancio per compiere i lavori, non so se veramente possano essere sufficienti. Ma in questo caso, quando gli studi definitivi saranno completi, il Governo avrà cura di chiedere alla Camera nuovi fondi. E questa è una seconda ragione

la quale, vieta una sollecitudine nei lavori poichè occorre di provvedere prima di tutto ai mezzi per completare lo stanziamento relativo alla linea.

Vi è un'ultima questione sollevata dall'onorevole Daneo, e che non riguarda solo la Cuneo-Ventimiglia, ma anche molte altre linee. Ed io non esito a riconoscere che è una questione di giustizia la quale merita la seria considerazione del Governo. La questione è la seguente: Le Province le quali pagarono il contributo per un'intera linea, se di questa linea non se ne costruisce che un tronco, non avranno alcun beneficio. Quindi queste Province possono reclamare che il contributo, non sia eliminato addirittura, ma differito.

Io non potrei pronunziare sin d'ora un giudizio definitivo, ma il dubbio sollevato dall'onorevole Daneo è degnissimo di considerazione. Lo Stato dovrà esaminare se, procedendo ai lavori coi fondi stanziati nel bilancio, non debba differire parte dei contributi fino a tanto che i lavori possano eseguirsi con utilità dei contribuenti.

Quindi riservando il giudizio definitivo sulla questione, dichiaro all'onorevole Daneo, che io sin da ora la prendo in considerazione e la farò oggetto di studio profondo quantunque me ne fossi occupato anche prima di ora, trattandosi di una questione di massima.

Quindi, io riepilogo: la linea deve compiersi; non è cancellata dal programma delle costruzioni ferroviarie; occorrono studi diligenti per determinare non solo il tracciato, ma anche i fondi necessari. Appena gli studi saranno compiuti, il ministro dei lavori pubblici verrà innanzi alla Camera per domandare gli stanziamenti necessari.

Presidente. L'onorevole Daneo ha facoltà di parlare.

Daneo. Non sono che, in parte, soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. Non lo posso essere interamente per varie ragioni. Ringrazio la sua lealtà, perchè, forse, non dando maggiori affidamenti, ne ha dato quanto poteva; è già molto quando dal Governo non partono promesse facili che poi vanno in fumo; è già qualche cosa che si dia solo quel tanto che si può dare.

Ma intanto per noi, per le Province che hanno pagato colla speranza, coll'assicurazione di avere una linea internazionale, che

cosa vale il dire: sarà risolta la quistione del sistema Apt? Ad ogni modo è possibile che questo sistema, che riesce utile ai viaggiatori di piacere, sia applicato alle linee che intanto avevano ragione di essere, in quanto costituivano un risparmio di tempo e di percorso? Che cosa vale ciò che il ministro mi dice riguardo agli studi, cioè, che quando saranno compiuti si porteranno innanzi alla Camera, se intanto (e su ciò avrebbe potuto dirmi qualche cosa) egli non mi promette almeno che questi studi saranno affrettati con lo stesso fervore col quale lo sarebbero stati se la linea non fosse stata contemplata in questa tabella, diremo così, moratoria, usando una frase, che è molto vicina a quella dello stato di fallimento?

L'onorevole ministro accennò alle mie considerazioni, e le trovò giustissime, cioè ammise che dovranno essere sospesi, in linea di giustizia, i contributi delle Provincie, le quali in tanto li hanno dati, in quanto la linea raggiungeva un obiettivo che, per ora, almeno, è sospeso; io prendo atto formalmente di questo riconoscimento, cioè ritengo che l'onorevole ministro mi promette con ciò, di emanare i provvedimenti opportuni per rispettare questo diritto delle Provincie, che, del resto, è di tanta evidenza da non poter essere, seriamente, messo in contestazione.

Quindi, sotto questo aspetto, prendo atto della sua promessa leale la quale rassicura le Provincie sopra mentovate. E riservo poi per quella di Torino e pel Comune ogni diritto dipendente dalle mutate condizioni circa al tempo allegato prima come necessario per la costruzione della linea, ora volontariamente sospesa.

Ma prego il ministro di esaminare, egli stesso, se in alcuni casi, quando è molto lontana, come nel caso concreto, la remora imposta alla esecuzione dalla legge, non sia giusto che anche certe anticipazioni siano, intanto, allo stato delle cose, restituite. Capisco che egli mi dirà che lo scopo finanziario della legge, in tal caso, sarebbe, in molta parte, frustrato. Ma, francamente: guardiamoci in faccia, c'è ancora qualcheduno che creda (e fra quei che la voteranno e fra quelli che la combattono) alla permanente efficacia di questa legge?

V'è ancora qualcheduno che non senta la necessità di presentarne un'altra che, assolutamente e definitivamente, risolva il problema ferroviario? E, dal momento che c'è nella

legge l'articolo 3 che promette questo, io debbo credere che lo pensiate. E, poichè non siete tanto lontani dal 1893, intanto sospendete almeno questi contributi. Nel 1893 lo vedremo; se il bilancio non sopporta un canone eccessivo, se la facezia del vostro programma con la quale volete far credere di inscrivere la spesa ferroviaria nel bilancio *annuale*, con un concetto mai più udito per certo, si sarà allora sfatata, e saremo tornati al pensiero che le ferrovie vanno fatte presto e pagate ratealmente, allora provvederemo a ripartire il costo in tanti anni, per quanti basteranno, fissando appunto un canone magari anche minore di quanto voi proponete; ma intanto si assicurerà la esecuzione delle linee. Ed è assolutamente ingiusto il fermarsi, come ora faremmo, a quelle che sono state fortunate o per minori difficoltà tecniche o per certi impulsi politici, che non mancano mai, anche nella esecuzione delle linee; lasciando le altre in tale stato, che potrebbero paragonarsi (mi perdoni la parola volgare) alla figliuola della serva, messa là tra la legittimità e la naturalità, ed in tal condizione, da non potere avere nemmeno gli alimenti. (*ilarità*).

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Poichè si tratta di una questione grave, assicuro l'onorevole Daneo che gli studi saranno fatti con la maggiore celerità, perchè, come egli stesso osservava, dovrà esser presentata un'altra legge. Se la costruzione di una linea dovrà essere ritardata i nuovi termini dovranno essere portati a conoscenza del Parlamento e del paese. Trattandosi, dico, di linea costosissima, dispendiosissima, di terreni difficili, bisogna affrettarsi negli studi, per quanto più è necessario avere un'idea precisa degli oneri che si stanno per assumere.

Io poi comprendo che, anche in base a leggi precedenti, si potrebbe procedere agli stanziamenti con semplice legge di bilancio; ma siccome occorrerà una nuova legge, come dice l'onorevole Daneo, è in questa nuova legge che si potranno determinare i fondi necessari per la Cuneo-Ventimiglia. E ciò, ripeto, è una ragione di più perchè gli studi siano accelerati. Rispetto alla questione dei contributi, ho detto sin da principio che riconoscevo in massima che si tratta di una questione di giustizia e che io mi riservo di prendere una risoluzione, ma intanto riconosco

le ragioni poderose che assistono la tesi dell'onorevole Daneo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Debbo dare un breve schiarimento. Siccome si è alluso, parecchie volte, a linee che dovranno rimanere interrotte, debbo dire che la Commissione del bilancio, nel proporre l'articolo 3, ha precisamente avute in mira le condizioni nelle quali si sarebbe svolto l'esercizio, o sarebbe rimasta la costruzione di queste linee che ancora non raggiungono un dato obbiettivo nè economico nè militare rimanendo incomplete.

Quindi il concetto che questa legge non risolve intieramente il problema, apparisce chiaro dallo stato stesso delle cose. Non è immaginabile che si possa arrivare a Vievola od a San Felice od a Pietrafitta e rimaner fermi a queste località.

Quindi la legge del 1893 provvederà necessariamente a compiere le linee. E giacchè mi trovo a parlare voglio anche dire una impressione mia personale. Quando gli studi saranno compiuti (ed il ministro ci affida che appunto di questa remora si profitterà per apparecchiare buoni ed esatti progetti, cosa questa da tutti riconosciuta essenzialissima) alla Cuneo-Ventimiglia sarà necessario non far perdere il suo carattere primitivo, quello per cui fu votata, e quindi converrà non applicare ad essa un sistema che ne interrompa la continuità del suo esercizio in relazione al suo obbiettivo internazionale.

Presidente. Non essendovi altre obiezioni rimane approvato il numero 5 Cuneo-Ventimiglia, totale lire 11,583,786; per l'esercizio 1892-93, lire 287,965.

Numero 6. Macerata-Albacina, totale lire 652,934 per l'esercizio 1892-93, lire 326,467.

Numero 7. Avezzano-Roccasecca, totale lire 4,714,315.

Su questo numero 7 ha facoltà di parlare l'onorevole Visocchi.

Visocchi. Io prendo a dire alcune parole sopra questa somma iscritta nella tabella per la linea Avezzano-Roccasecca, perchè quantunque essa sia molto inferiore agli assegnamenti della legge del 1888, pure questo trattamento ad alcuni è sembrato assai favorevole.

L'onorevole Sonnino, in un suo molto studiato discorso, disse quel che avea già detto nella Giunta del bilancio, cioè che a suo credere questa legge avrebbe dovuto provveder

solo agli impegni presi e non approvava che si pensasse a nulla di nuovo e, citando lo stanziamento dato a questa linea, non sapeva trovarne le ragioni, salvo che non fossero politiche, o di favore personale.

Ed anche l'onorevole relatore, mentre di tutti gli stanziamenti che si fanno in questa legge, dà buone ragioni, quando viene a quello della Avezzano-Roccasecca pare che non sappia che dire, e scrive soltanto che si intende di condurre tosto questa linea a Civita D'Antino! Questa piccola terra non è certo nè Genova, nè Milano, nemmeno Asti. Non vi è forse un po' d'ironia in quelle parole? Esse non sono davvero molto adatte a persuadere le persone della giustizia di questo trattamento.

Ed è perciò che io ho creduto bene richiamar l'attenzione della Camera affinchè, quando nelle prossime leggi si venisse a riordinare questi stanziamenti, come nel seguito della legge presente è previsto, non resti l'impressione delle parole dette dai miei amici onorevole Sonnino ed onorevole Marchiori, che questa linea non considerano come essa merita.

Io debbo adunque ricordare a loro ed alla Camera che questa è una delle due sole linee di 2^a categoria che sono rimaste non eseguite; la Cuneo-Ventimiglia per la eccezionale sua difficoltà e la Avezzano-Roccasecca, debbo dire, pei suoi cattivi auspici. Tutte le altre sono già tutte in esercizio.

E non è a dire che la Avezzano-Roccasecca non avesse avuto tutti quegli aiuti che occorre per sollecitarne la costruzione; imperocchè le Province fecero l'anticipazione dei decimi richiesta, e la città di Napoli stessa offerse a tal uopo un sussidio di 80 mila lire per non vedere interrotto ed allontanato il commercio abruzzese, che fino allora ad essa Napoli convergeva tutto intero.

Nè infine mancavano buonissimi elementi di convenevole resa, pei centri industriali ch'essa attraversa e pei prodotti agricoli da trasportare; nè infine mancavano i dovuti pregi strategici. Tutte queste favorevoli circostanze fecero sì che nella legge del 1882 furono dati a questa linea buoni stanziamenti di fondi ma pur troppo questi furono poi distrutti per altre linee in costruzione. L'ultima legge del 1888 reintegrò i fondi, provvedendo quanto bastasse a compierla pel 1896. Ma nel bilancio 1890 avemmo la prima sottra-

zione di tre milioni giustificata dal ministro Finali per esuberanza. Nell'esercizio 1891-92 in luogo dei 7,150,000 lire che le assegnava la detta legge del 1888 le furono dati 3 milioni solamente, ed ora si sopprimono tutti i fondi fino al 1897, lasciando solo lire 4,750,000 occorrenti pel tronco Balsorano-Civita d'Antino che doveva essere appaltato e finito da gran tempo, perchè gli stanziamenti non mancavano.

E qui notate, o signori, cosa singolare. Per le linee dell'Italia settentrionale, avviene sempre che si fanno appalti e si prendono impegni superiori agli stanziamenti; per le linee delle Provincie meridionali poi gli stanziamenti restano inoperosi. I ministri vengono quindi a dire che hanno dei residui da spendere, e in conseguenza non occorre riservare i fondi che sono stati dalla legge stabiliti; ed in questa maniera gli stanziamenti dell'Avezzano-Roccasecca sono stati, come ho detto, molto attenuati.

Non vi è diligenza e cura che io e gli altri deputati di quella contrada non abbiam speso per ottenere che si appaltasse il tronco nominato di Civita d'Antino, pel quale non mancavano i fondi, e l'onorevole ministro Branca fin dal febbraio del 1891 mi ha scritto, che egli lo avrebbe subito messo in appalto; e nello scorso anno, al 20 giugno 1891, discutendosi qui il bilancio, egli mi ha rinnovato tale promessa. Ma ci sono state delle difficoltà amministrative, dei nuovi capitoli d'appalto dei quali il Consiglio di Stato ha molto ritardato l'approvazione e così non si trovano impegni presi.

Parrebbe ora giusto ed equo all'onorevole Sonnino di non tener conto di ciò, e mentre le altre ferrovie si continuano con gl'impegni presi in larga misura prima d'ora, questa si sospenda per questa malaugurata sua fortuna?

L'appaltare ora questo tronco che di poco avanza quella linea è una magra e tarda giustizia, perchè veramente non le si restituisce nemmeno la metà dei fondi che le sono stati tolti.

Vegga dunque la Camera, vegga il ministro, che è ben giusto di serbare quello stanziamento che è stato fatto a questa linea e che pur ottenendo questo, quelle popolazioni non mancano di fare la lor non piccola parte del sacrificio che oggi fa tutta Italia, per ottenere il ristoro della finanza nazionale, e se

avessero peggior trattamento sarebbe gravissima ingiustizia.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Per cortesia risponderò all'onorevole Visocchi, che io non avevo nulla da dire nella relazione sulla linea Avezzano-Roccasecca. Si è appaltato un tronco in più su questa linea, la maggioranza della Commissione l'ha accettato, per parte del relatore non restava altro che prenderne atto. Null'altro poteva fare nè dire.

Presidente. Non essendovi alcuna proposta, rimane approvato lo stanziamento com'è proposto per la linea Avezzano-Roccasecca.

Numero 8. Benevento-Avellino. Totale lire 1,670,211. Per l'esercizio 1892-93, lire 700,000.

Non essendovi alcun iscritto rimane approvato.

Numero 9. Taranto-Brindisi. Totale lire 437,125. Per l'esercizio 1892-93, lire 145,708.

Non essendovi alcun iscritto, rimane approvato.

Numero 10. Messina-Patti-Cerda.

Su questa linea deve parlare l'onorevole Fili-Astolfone, il quale prende il turno dell'onorevole Vollaro.

Fili-Astolfone. Io mi era iscritto per parlare nella discussione generale, ma non mi fu possibile, per avere la Camera impaziente deliberato di chiudere la discussione. Avevo anche presentato un emendamento all'articolo terzo: ma la seduta d'ieri mi ha avvertito che la Camera vuol votare anzichè discutere, e che non avrei alcuna speranza di vedere accolto il mio emendamento. Perciò, non avendo potuto fare udire altrimenti la mia voce, almeno come protesta pei diritti conculcati di benemerite popolazioni, dirò poche parole sulla linea Patti-Cerda, intorno alla quale, veramente, non ci sarebbero raccomandazioni a fare all'onorevole ministro, giacchè gli appalti procedono regolarmente, l'esecuzione va a meraviglia, ed al più presto sarà aperta all'esercizio. Ma parlo circa questa linea, perchè essa mi dà occasione di accennare ad un'altra. L'apertura della Cerda-Patti attirerà a sè tutto il traffico della linea Palermo-Roccapalumba-Girgenti e anche della Patti-Catania, ed è evidente che debbo fin da ora richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sul modo di prevenire tutti gli inconvenienti che potranno nascere, quando questa linea Palermo-Roccapalumba-Girgenti resterà poco frequen-

tata, perchè tutto il traffico sarà attirato dalla linea occidentale, che metterà Palermo in diretta comunicazione col continente. Ed ecco perchè debbo occuparmi della linea Castelvetro-Porto Empedocle e delle sue diramazioni da Canicatti per Naro, e Girgenti-Favara.

Il non vedere compresa questa linea in questi provvedimenti ferroviari, importa pel Governo il timore di dover sopperire alla deficienza del traffico che si potrà sperimentare sulla linea Rocca Palumba-Girgenti.

Sicchè, per rin vigorire un poco questa linea, che rimarrebbe morta, è necessario aprire altre arterie, che coi loro prodotti compensino le deficienze che si verificheranno dopo la apertura della Messina-Patti-Cerda. Io ricorderò alla Camera che la Castelvetro-Porto Empedocle, con la sua diramazione per Licata a Girgenti, era una di quelle linee che aveva stabilita, per la legge del 1888, la sua assegnazione.

Ora io noto che alcune di queste linee, che sono compagne alla Castelvetro-Porto Empedocle, sono state ammesse dalla presente legge, sebbene non abbiano l'importanza della Castelvetro-Porto Empedocle: linea della quale fu mostrata ad esuberanza la necessità, appunto perchè fra le altre cose è destinata a formare la circumvallazione ferroviaria di tutta l'isola, e perchè mette in congiunzione la linea di Trapani con quella di Girgenti.

Nella parte orientale dell'isola noi forse potremmo discutere se ci sia una esuberanza di ferrovie: ma in questa parte, della quale io discorro, noi siamo assolutamente privi non solo di comunicazioni ferroviarie, ma anche di comunicazioni stradali!

Quelle popolazioni avevano riposta ogni loro speranza in quella legge, speranza che le proposte attuali del Governo vengono a frustrare.

E pur troppo, le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro l'altro giorno, che io aspettava con grande tranquillità d'animo, perchè lo credeva troppo impegnato dalle precedenti promesse per non lasciarsi imporre dalle necessità del bilancio, hanno peggiorato la situazione.

Infatti che cosa ha detto il ministro con le sue dichiarazioni? Ha parlato di un tracciato che nessuno metteva in questione; ha parlato di un ufficio da istituire per lo studio di questo tracciato, ha indicato dove questo

ufficio deve funzionare, ed infine ha indicato i diversi tracciati che la linea potea seguire.

In luogo di tutto questo, bastava una semplice dichiarazione del ministro, perchè, ripeto, la legge lasciava al Governo la facoltà di determinare il tracciato. E le dichiarazioni del ministro hanno peggiorato la questione; giacchè, accennando egli le difficoltà che vi sono per determinare il tracciato, ha fatto dubitare che col nuovo tracciato noi non ci troveremmo più nei limiti della legge la quale ha assegnato alla linea 38 milioni. Ma non entro in siffatta questione perchè assolutamente tecnica.

Perciò, onorevole ministro, la nostra diffidenza, dopo le dichiarazioni che Ella ha fatte alla Camera si è aumentata, poichè a me pare che il danno più grave che deriva da questa legge, colpisca in principal modo le popolazioni della Sicilia.

Noi non avevamo che una sola linea da costruire, onorevole ministro, e con questa s'intendeva completare la nostra rete ferroviaria. Questa linea era la Castelvetro-Porto Empedocle, di cui, con questa legge, rimandate la esecuzione, secondo voi dite, mentre, in verità, il rimandare consiste nel seppellire le leggi precedenti, confortate dalle lacrime del relatore che vi ha consacrato appena quattro linee della sua relazione, e delle quali lo ringrazio perchè egli ha fatto giustizia al sentimento nostro. (*Interruzione vicino all'oratore*).

Di che genere siano le lacrime non l'ho definito. Un mio vicino mi suggerisce che siano lacrime di coccodrillo: ma io non attribuisco questa intenzione al relatore.

Ora rammenterò l'onorevole ministro che, quando l'onorevole Genala difendeva la sua legge dinnanzi al Parlamento, diceva che ormai era impegnata la lealtà del Governo. Se i Governi non possono e non debbono mancare alla loro parola, io dico che i Parlamenti non possono, non devono mancare di dare alle popolazioni i benefizi che nascono dalle leggi che essi votano e per cui s'impegnano pubblicamente. Ci fu un Governo che fu chiamato la negazione di Dio: ed io non vorrei che il Parlamento e il Governo italiano fossero chiamati la negazione della lealtà. (*Rumori*).

Non vi allarmate per così poco!

Cadolini. Non si possono udire cose simili!

Fili-Astolfone. Ho parlato di lealtà del Governo e del Parlamento: ma avrei potuto altresì parlare di diritti delle popolazioni, ono-

revole Cadolini. Certamente, i Parlamenti possono disfare le leggi; ma così facendo, si mostra alle popolazioni che sulle leggi non possono far fondamento. Quelle popolazioni della cui sorte mi interesso, non devono esser soggette allo sfruttamento del fisco, senza potere ottenere alcun beneficio. Ma capisco bene che è inutile che noi insistiamo su questo argomento; ci accaloreremmo inutilmente. E l'onorevole Cadolini ha fatto bene a richiamarmi alla serenità, appunto perchè il calore nuocerebbe alla ragione. Ma che giova aver ragione, o signori? Fu rilevato ieri che è inutile che noi discutiamo. E quindi, dal momento che la discussione non potrebbe esser proficua, io non so che cosa potrei dire a coloro che rappresentano il Governo. Esprimo soltanto una parola di protesta per i diritti che si sono lesi. (Bravo! a sinistra).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini, presidente della Giunta generale del bilancio. Io ho interrotto, nè credo aver fatto male, l'onorevole Fili-Astolfone, per ribellarmi alle sue parole, quando egli ha creduto di poter confrontare il Governo italiano con quel Governo, fortunatamente per sempre caduto, che fu battezzato con le parole: *la negazione di Dio*.

L'onorevole Fili-Astolfone mi deve permettere una breve risposta.

Noi abbiamo promesso alle popolazioni moltissime strade ferrate, e tutte le strade ferrate decretate prima d'ora dovranno essere costruite. Questo è comune fermo intendimento. Perciò il ritardarne la costruzione non vuol dire mancare alle promesse fatte al paese.

Fili-Astolfone. Chiedo di parlare.

Cadolini, presidente della Giunta generale del bilancio. Quasi tutte le strade ferrate italiane furono ritardate, e basta ricordare quella da Parma a Spezia la quale, malgrado la grandissima e incontestata importanza, è attesa da 34 anni; poichè essa, forse molti l'ignorano, fu concessa dal Governo austriaco nel 1858.

L'indugio nelle costruzioni fu, nove volte su dieci, una necessità, e non si può qualificare ogni ritardo, come una mancanza agli impegni assunti verso le popolazioni. Quando mancano i mezzi per costruire immediatamente le ferrovie, conviene attendere. E noi per primi dobbiamo, coll'esempio, educare le popolazioni a subire le necessità finanziarie in cui il paese si trova.

Non è giusto alzare tanto la voce nell'interesse delle popolazioni mentre a tutti è noto che ci troviamo dinanzi a questo dilemma: o ritardare le costruzioni ferroviarie, o mettere nuove imposte...

Voci a sinistra. No! no!

Voci a destra. Sicuro!

Cadolini, presidente della Giunta generale del bilancio. Nuove imposte le popolazioni non possono sopportare, dunque bisogna ritardare le costruzioni.

Sì! o signori; questa è la condizione vera e incontestabile delle cose; imperocchè, anche quando le costruzioni si facessero a carico del debito pubblico, sarebbe necessario mettere nuove imposte per pagarne gl'interessi.

Dunque bisogna aver pazienza (*Rumori a sinistra*) e persuadere il paese a subire le imprescindibili necessità che sono temporariamente imposte dalla situazione finanziaria.

Fili Astolfone. Domando di parlare.

Presidente. Ma su di che?

Fili-Astolfone. Dirò una parola per fatto personale all'onorevole Cadolini.

Presidente. L'onorevole Cadolini ha parlato come presidente della Giunta generale del bilancio.

Fili-Astolfone. È giusto l'avvertimento dell'onorevole presidente. È per questo che l'onorevole Cadolini ha difeso con tanto calore l'operato della Commissione.

Debbo dire dunque all'onorevole Cadolini, che ha male interpretato la mia espressione.

Io ho detto così: ci fu un'epoca in cui un Governo fu chiamato la negazione di Dio; non vorrei che oggi, per il mancato adempimento alla legge, si potesse dire che il nostro Governo è la negazione della lealtà.

Quando poi l'onorevole Cadolini fa appello alla pazienza delle popolazioni che non vedono costruite le loro linee, io gli faccio osservare che vi sono regioni dove si può fare a meno di una ferrovia, perchè ivi le ferrovie abbondano; ma vi sono altre regioni, come precisamente la mia, dove il sacrificio per la mancanza di una ferrovia è immenso, poichè non c'è modo alcuno di comunicazione, mancando perfino come dissi le vie ordinarie. Dunque, onorevole Cadolini, questo patriottismo che continuamente s'invoca dobbiamo averlo tutti, e non deve essere invocato a danno di una data regione anzichè di un'altra. E se alle Provincie sodisfatte è facile aspettare,

non si può pretendere che quelle altre ammettano, con tanta supina rassegnazione, di vedersi togliere i benefici che le leggi avevano loro assicurati.

Presidente. L'onorevole Vollarò ha facoltà di parlare.

Vollarò Saverio. Siccome sono iscritto anche al numero 15 mi riservo di parlare allora.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Fili-Astolfone, a proposito della Patti-Cerda, dalla costa settentrionale è corso fino alla costa meridionale della Sicilia. Io credo però di poterlo tranquillare, ricordando le parole da lui stesso pronunziate.

Egli ha detto che la legge dà facoltà al Governo di scegliere l'uno o l'altro tracciato. Se così è non so come si possa sostenere che scegliendo il tracciato interno, l'esecuzione della legge verrebbe messa in dubbio? Io credo che le ferrovie si fanno per i commerci e per le popolazioni, specialmente quando sono linee d'interesse locale.

Ora l'onorevole Fili-Astolfone che conosce perfettamente i luoghi, sa che da Sciacca in poi, se la linea non si addentrasse, e seguisse il mare, sarebbe perfettamente inutile. Io comprendo benissimo che egli che ama il suo paese abbia un affetto speciale per quella regione che visita continuamente, ma nell'interesse delle popolazioni occorre che questa linea Porto Empedocle-Castelvetrano riesca la più utile possibile.

Dunque può essere sicuro l'onorevole Fili-Astolfone che col fare il tracciato interno, mentre si soddisfa ai vivi voti delle popolazioni, non si viene in alcun modo a compromettere l'esecuzione della legge...

Fili-Astolfone. Vi sono dei tronchi sui quali non c'è questione.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Dirò adesso perchè non ci sono questioni. L'onorevole Fili-Astolfone ha parlato di concessioni. Ora, trattandosi di concessione, io non so come si possa appaltare parte della linea, mentre l'altra parte non è appaltata.

Ma come si può appaltare tutta la linea se il tracciato interno, che è quello che risponde all'utilità generale del paese, all'utilità locale, non è ancora studiato? Io non so come si possa fare la concessione di una linea non studiata. Ma vi ha di più.

Se noi vogliamo metterci sul terreno stret-

tamente legale, l'onorevole Fili-Astolfone sa meglio di me (poichè ha citato tutte le linee comprese nella tabella) che questa è una linea di quarta categoria, e che quindi la concessione dovrebbe farsi al consorzio.

Il Governo può, mettendosi d'accordo con gli enti locali, fare la concessione ad una società, ma legalmente si dovrebbe dare al consorzio, ed il consorzio non esiste ancora.

Ora, onorevole Fili-Astolfone, se il Governo avesse avuto in mente di mancare agli impegni, e non avesse avuto a cuore questa linea, poteva molto facilmente dire, che non esistendo il consorzio, e gli stanziamenti dovendo cominciare al primo luglio 1892, potevano facilmente questi esser liquidati.

Ma poichè è nell'intenzione del Governo di mantenere le promesse e quindi di procedere immediatamente a compiere gli studi del tracciato interno, così appena compiuti questi studi, si potrà fare la concessione dell'intera linea a condizioni abbastanza vantaggiose.

Del resto, siccome vi è la legge promessa pel primo semestre del 1893, se non si adempirà agli impegni, l'onorevole Fili-Astolfone e gli altri deputati potranno in quell'occasione sollevare le loro obiezioni, tanto più che allora, forse, il consorzio potrebbe essere costituito.

Io vorrei che l'onorevole Fili-Astolfone accettasse di buon grado le mie parole, e fosse persuaso che non vi è nessuna ragione di ritardare questa linea a preferenza delle altre. Il ritardo proviene solo dal fatto che si vuole procedere alla concessione nel modo più utile per le popolazioni.

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

Fili-Astolfone. Veda, onorevole ministro, io sarei lieto di potere accogliere le sue dichiarazioni, perchè non vorrei far torto alle sue buone intenzioni, ma il tempo e le condizioni del bilancio possono far venir meno tante buone intenzioni, e fra le altre le sue, che sono eccellenti per la linea Castelvetrano-Porto Empedocle.

Inoltre, mi permetta di dire non essere esatto che non sia costituito il consorzio, poichè l'onorevole ministro rileverà dagli atti del suo dicastero che noi abbiamo chiesta la costruzione pagando il decimo a fondo perduto, e che si sono obbligati il Comune e la Provincia.

E qui si presenta un'altra circostanza si-

mile a quella di cui ha parlato l'onorevole Daneo: cioè che i Comuni i quali dovrebbero formare il consorzio hanno già versato le loro quote da parecchio tempo. (*Interruzioni*).

Non conterà al Governo, ma nei bilanci della Provincia questi danari appaiono versati. S'informi l'onorevole ministro e vedrà come tutto questo provi come io non sia dalla parte del torto.

L'onorevole ministro ha parlato della linea interna, di cui io non ho parlato, nè vorrei parlarne. Ma noi siamo qui, onorevole ministro, e quando Ella avrà scelto una linea piuttosto che un'altra, allora si accorgerà che il costo della nuova linea interna sarà maggiore di un quarto; e poi sorgeranno altre difficoltà per causa degli enti interessati. Questo, onorevole ministro, Ella lo vedrà a tempo e luogo.

Prima di finire accenno ad un'altra questione. Io ho già detto che avevo proposto un emendamento all'articolo 3, perchè avrei desiderato che invece che nel 1893, il Governo presentasse i nuovi provvedimenti entro il 1892: ma a che farlo votare, quando c'è la certezza che sarebbe respinto?

Però il ministro mi permetterà di dirgli che le sue buone intenzioni il Governo le avrebbe potute meglio mostrare accettando quell'emendamento, nell'intento di togliere quelle popolazioni dall'ansia e dall'incertezza in cui sono. E non aggiungo altro.

Presidente. Rimane dunque approvata la linea numero 10. Messina-Patti-Cerda, lire 697,000.

Numero 11. Chivasso-Casale, lire 150,000.

Numero 12. Parma-Brescia-Iseo, lire 550,797.

Numero 13. Mestre-S. Donà-Portogruaro, lire 69,948.

Numero 14. Lucca-Viareggio, lire 31,680.

Numero 15. Caianello-Isernia, lire 1,388,735.

Su questa linea numero 15 ha facoltà di parlare l'onorevole Vollaro.

Vollaro. Delle linee ferroviarie stabilite con la legge 1879 la tabella annessa a questo articolo ne conserva apparentemente sei, in fatto sole cinque.

Imperocchè la Messina-Cerda, come la Batipaglia-Castrocucco, appartengono ad un altro ordine di contratti.

Per il che, la somma di 669,700 lire, che si attribuisce a questa linea, viene consacrata ad una linea per la quale il contratto è fatto, anzi taluni tronchi sono già compiuti e pagati.

Il mezzogiorno aveva 29 linee con la legge del 1879. Di queste se ne sono costruite 11, e restano a costruirsi 18. Folte da queste 18 le cinque stabilite in questa legge, ne restano 13, che sono interamente trascurate.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Non è qui il caso di parlare di questo argomento.

Vollaro Saverio. Se parlo sulla Isernia-Campobasso, è per mostrare che la tabella non riparte ugualmente i fondi fra l'Alta Italia e l'Italia meridionale.

E, siccome ricordo che nella legge del 1879 era prescritto che, con la legge di bilancio, si sarebbe attribuito a ciascuna linea il suo giusto riparto, e vedo che ora s'incomincia col non attribuirlo, faccio la causa comune di tutto il mezzogiorno.

Io debbo provare la tesi che... (*Interruzioni*) ...la distribuzione dei fondi si è fatta ingiustamente. La legge del 1888 assegnava meglio di 29 milioni per le ferrovie dell'Italia superiore e 11 milioni per quelle della bassa Italia. Ora lo stanziamento per tutta quella categoria di ferrovie, lo riducete a 6 milioni, non contando i fondi per la Messina-Cerda, che veramente va compresa in altra categoria. Ma ciò non è tutto! Di questi 6 milioni, voi non assegnate alle linee del mezzogiorno che 2 milioni o poco più, cioè il 18 per cento dell'intera somma invece del 22 per cento che l'antico riparto assegnava al mezzogiorno. Con ciò si comprende perchè la Eboli-Reggio di cui si è parlato nel 1864, dopo trent'anni neanche è costruita!

Ma è ormai tempo che questa ingiustizia finisca! Alle linee dovete attribuire uno stanziamento proporzionato sempre al loro costo; non si deve lesinare con l'Italia meridionale per essere larghi con la settentrionale. Io non mi lagno dei vantaggi arrecati ad altri, mi dolgo degli svantaggi arrecati a noi del sud. Se avete una data somma da spendere, per quanto essa sia piccola, distribuitela equamente fra tutti!

Questo io invoco dal Governo! Se anche da 80 milioni dovete ridurvi alla miseria di 30, se da 29 a 6 milioni soltanto, ma almeno datene a tutti una parte uguale.

E non dico altro!

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io veramente non so comprendere come a proposito

dello stanziamento della linea Caianello-Isernia, che è in corso di costruzione, siasi parlato di linee trascurate nel Mezzogiorno. Io veramente ignoravo che nel Mezzogiorno vi fossero delle linee trascurate, e prego l'onorevole Vollaro di volermi dire quali esse siano.

Osservo poi che gli stanziamenti per le diciotto linee del Mezzogiorno, che egli ha citato, appariscono minori perchè sono tutte linee costruite con anticipazioni. Per esempio, le linee Ofantine, la Battipaglia-Castrocucco, la Patti-Cerda, la Canzano-Isernia, la Rocchetta-Avellino, la Sparanise-Gaeta sono tutte linee convenzionate ed in costruzione. Come vuole, dunque, l'onorevole Vollaro trovare gli stanziamenti di queste linee?

Se si procedesse col suo criterio, apparirebbe che gli stanziamenti per le linee del Mezzogiorno sono assai maggiori che per le linee delle altre parti d'Italia, perchè la legge del 1888 fu una legge di giustizia distributiva.

Dunque, io non posso proprio accettare le osservazioni dell'onorevole Vollaro.

Egli ha osservato che dopo 32 anni è ancora in costruzione la linea Eboli-Reggio, mentre linee di minor importanza sono già aperte all'esercizio; io posso dire che questo è un fatto su cui è inutile ritornare. Ma egli a proposito di questa linea, ha detto che vi sono diciotto linee a cui non si provvede, e che si fanno differenze fra l'Italia superiore e l'inferiore; e questi sono concetti, che io non posso assolutamente dividere.

Vollaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Vollaro. (*Interruzioni*) Onorevole Compans, dimostrerò che ho ragione.

L'onorevole ministro ha frainteso le mie parole. Io ho detto che c'erano da costruire diciotto linee, e che se gli appaltatori le stanno costruendo, come la Patti-Cerda, la Reggio-Castrocucco, le Ofantine, la Solmona-Avezzano-Roccasecca ed altre, che sono state concesse, significa che sono o saranno pagate secondo il contratto.

Esaminando la tabella, delle linee da costruire nel Mezzogiorno ne trovo soltanto sei, e sono: la Cosenza-Nocera, l'Avezzano-Roccasecca, la Benevento-Avellino, la Taranto-Brindisi, la Messina-Patti-Cerda, (che non deve entrare nella tabella perchè fuori contratto, e si paga con obbligazioni) e la Caia-

nello-Isernia. Dunque cinque linee. Secondo la legge del 1888, gli stanziamenti per queste sei linee, lasciamo anche la Patti-Cerda, dovrebbero essere di 11,878,620 lire. Si attribuiscono a queste cinque linee 2 milioni e 931,443 lire; se togliete dalle 900,000 le 700,000 in cifra tonda, che spettano alla Patti-Cerda, restano 2 milioni. Ora, se l'onorevole ministro ha la pazienza di esaminare quanto per cento della somma di 11 milioni viene attribuita alle linee meridionali, troverà che a queste linee al disotto di Roma si attribuisce il 18.81 per cento. E per mostrare che la tabella non è giusta, perchè l'Italia è tutta una da Susa a Pachino, ma gli stanziamenti non si distribuiscono ugualmente fra tutte le regioni, dico che siccome alle linee al disopra di Roma, secondo la legge del 1888, spetterebbero lire 29,884,915 e ora vengono loro attribuite lire 6,412,785, se l'onorevole ministro si prende la pena di fare il calcolo, troverà che si dà ad esse il 22 per cento della somma totale. In altri termini, sulle ferrovie meridionali si risparmia l'83 per cento, e su quelle dell'alta Italia solo il 78.

Ora io reclamo e domando, che questa tabella sia riveduta e corretta attribuendo ad ogni linea quello che le spetta.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io dispero proprio di giungere a persuadere l'onorevole Vollaro, ma se non per lui per la Camera io debbo aggiungere una parola su quest'argomento.

Gli stanziamenti si son fatti secondo lo sviluppo dei lavori senza tener conto se essi erano al disotto o al disopra di Roma.

Però siccome quasi tutte le linee del mezzogiorno, grazie alle leggi del 1887 e del 1888, o fanno parte di contratti d'anticipazione, o fanno parte di linee convenzionate, è chiaro che le linee da costruirsi nel mezzogiorno come costruzione diretta sono le minori, e quindi minore hanno la loro quota proporzionale. Circa poi le 700 mila lire della Patti-Cerda che l'onorevole Vollaro crede di scoprire come un residuo disponibile, l'onorevole Vollaro, che è stato antico lottatore nel campo delle leggi ferroviarie, deve ricordare che prima della legge del 1887 la Messina-Patti-

Cerda era già iniziata col sistema della costruzione diretta. Ora quelle 700 mila lire non rappresentano che residui che bisogna impiegare al pagamento di lavori precedenti, quindi non v'è nulla di disponibile, non c'è da regalar nulla a nessuno, non c'è che da pagare i lavori che si vanno liquidando.

Presidente. Non essendovi alcuna proposta, rimane approvato lo stanziamento alla linea numero 15 Caianello-Isernia.

Vollaro. Non posso fare una proposta?

Presidente. Se intendeva fare una proposta, doveva presentarmela prima sottoscritta da 10 deputati.

Numero 16. Salerno-San Severino.

Su questa linea è iscritto per parlare l'onorevole Spirito.

Spirito. Questa linea Salerno-San Severino dovrebbe oggi già essere in esercizio; si trova invece in questa condizione miserevole, che, mentre il tronco Salerno-Fratte sarà compiuto, credo, fra giorni; mentre il secondo tronco Fratte-Cavezzano sarà compiuto per la fine dell'anno; quindi, avremo due tronchi completati, il terzo tronco non è neppure appaltato.

Pare che la Commissione abbia riconosciuto la opportunità, la necessità di procedere sollecitamente al compimento di questa linea; perchè le parole del relatore sono queste: « È egli necessario che si proceda solleciti a questo appalto? Ragioni a farlo si possono trarre e dalla obiettività della linea e dal lieve tratto che manca a compierla, e dall'aversi risolte tutte le questioni tecniche. » Ma queste parole, che dimostrano la legittimità del desiderio di coloro, i quali vorrebbero veder presto compiuta l'intera linea, non sono state poi tradotte in proposte precise; poichè pel 1892-93 non si propone nessuno stanziamento; e la linea è soltanto compresa fra quelle, che saranno costruite nel quinquennio, cosicchè potrà essere ultimata per la fine del quinquennio, e cioè nel 1897.

Ora questo, onorevole relatore, pare a me, non solo un inconveniente, ma un danno grave.

Domando quindi all'onorevole ministro perchè fino ad ora non si sia proceduto all'appalto del terzo tronco. Nella relazione del disegno di legge del 1891 sulle costruzioni ferroviarie trovo detto che non si è proceduto all'appalto del terzo tronco, perchè due Comuni hanno domandato lo spostamento di una stazione. (*Interruzione dell'onorevole ministro*).

Questo è ciò che ha detto l'onorevole ministro; io non faccio se non che riferire le sue parole. (*Segni di diniego dell'onorevole ministro*).

Se vuole che le legga sono pronto a farlo; poichè le ho qui presenti; quindi, onorevole Branca, non mi faccia segni di diniego.

Ora, se le ragioni del ritardo sono queste, ogni mia osservazione in proposito diverrebbe assolutamente superflua. Si ritarda di tre anni l'appalto di un tronco (e dico di tre anni, poichè Ella dice che nel luglio del 1889 fu approvato definitivamente il progetto del terzo tronco, e siamo ormai prossimi al luglio del 1892) ed in tre anni ancora non si è saputo risolvere la questione di una stazione! È un po' troppo, in verità.

Ma forse questo è un pretesto; perchè allora il Governo si giova di certi contrasti d'interessi, cui dà luogo il tracciato di una linea, come di un pretesto per ritardare la costruzione.

Certamente a questa sola ragione non potrebbe giustificare un tanto ritardo.

Devo fare a questo proposito un'altra osservazione sulla quale richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Debbo ricordare all'onorevole ministro che di questa linea erano stati redatti due progetti, uno dei quali portava la pendenza della linea al 22 per mille, l'altro la riduceva al 16 per mille, ma con un percorso più lungo, e con la spesa di uno o due milioni in più. Ora questo secondo progetto fu preferito dal Governo, ed a ragione; poichè questa linea ha una importanza, non solo commerciale, ma specialmente militare, e, dal punto di vista militare, il danno, che proverebbe da una più sensibile pendenza, sarebbe enorme.

Ora mi si dice che, volendo soddisfare alla domanda di taluni Comuni di avere una stazione in un luogo piuttosto che in un altro, il beneficio della minor pendenza andrebbe in buona parte perduto perchè bisognerebbe alterare l'altimetria della linea; portandola al 17 e mezzo per mille, mentre secondo il progetto approvato sarebbe al 16 per mille. Se così fosse, pregherei l'onorevole ministro di respingere senz'altro questa domanda.

Se è possibile appagare i desideri delle popolazioni senza alterare l'altimetria della linea, lo faccia pure; io mi unisco a quelle popolazioni per raccomandare il loro desiderio

al Governo. Ma, se si dovesse alterare l'altimetria della linea, pregherei vivamente l'onorevole ministro di considerare che la linea San Severino-Salerno ha una speciale importanza, poichè completa la grande arteria trasversale, la quale dall'Adriatico, da Termoli, porta al Tirreno, a Salerno; che questa linea allaccia quattro Provincie, ed è interessantissima per l'interesse generale del paese, è interessantissima per quelle Provincie, è interessantissima per Salerno, cui la linea mette capo. Ora è assolutamente necessario che questa linea non abbia sensibili pendenze. Quindi spero che l'onorevole ministro, se la questione non è stata ancora risolta, vorrà risolverla in modo da conciliare gli interessi dello Stato con gli interessi delle popolazioni, che hanno fatto questa domanda.

Ad ogni modo è necessario che questa linea sia al più presto compiuta. Se si ritarda ancora ad appaltare il terzo tronco, ne avverrà che, quando i due tronchi in costruzione saranno compiuti, resteranno per quattro o cinque anni inoperosi ed in abbandono; cosicchè dovrete poi ricominciare da capo per ripararli. Sarebbe un danno grave per lo Stato, grave per quattro Provincie, gravissimo per la città di Salerno, la quale mi sta immensamente a cuore.

Compendio quindi le mie raccomandazioni all'onorevole ministro nei termini seguenti: soddisfare i desideri delle popolazioni senza turbare l'altimetria della linea, come fu stabilito nel progetto approvato; appaltare subito il terzo tronco; infine, fare in modo che questa linea possa essere aperta per intero all'esercizio verso la metà del 1894, poichè occorreranno due anni almeno per costruire il terzo tronco.

Spero di avere dall'onorevole ministro delle dichiarazioni soddisfacenti sopra queste tre domande; e sarò lietissimo se potrò dichiararmi soddisfatto delle sue risposte.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Risponderò all'onorevole Spirito in modo succinto ma preciso.

Allorchè pervengono dei reclami da parte delle popolazioni, questi vengono esaminati e si cerca, quando è possibile, di tenerne conto, ma non si possono però mutare i tracciati, alterando le condizioni della linea. È questa una regola, a cui non si può venir meno.

Per tranquillare poi l'onorevole Spirito, gli dico che se egli ha la pazienza di leggere il disegno di legge, vedrà come egli sia uno dei pochissimi deputati che avrebbero dovuto votarlo ad occhi chiusi, perchè la Salerno-S. Sanseverino e la Faenza-Firenze ottengono con questa legge tre milioni per ciascuna di stanziamento nuovo, non contemplato in nessun'altra legge.

Con questi tre milioni di stanziamento nuovo la linea potrà essere compiuta secondo il desiderio dell'onorevole Spirito. Non ho bisogno di giustificare questo nuovo stanziamento. Le ragioni esposte dall'onorevole Spirito provano che il Governo ha ubbidito ad una vera necessità disponendo questo supplemento, che giova a completare una linea così utile, ed in grandissima parte già costruita.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Giunta del bilancio.

Cadolini, presidente della Giunta generale del bilancio. Mi limito ad osservare all'onorevole Spirito, che la differenza delle pendenze da lui indicata, non è tale da compromettere l'importanza, nè di alterare quella che si suol dire la potenzialità della linea, dappoichè la differenza dal 16 al 17 e mezzo per mille non è grave.

La succursale dei Giovi, che costituisce il più importante e più perfetto dei valichi appenninici, ha la pendenza massima del 15.88 per mille. Quasi tutti gli altri valichi appenninici superano il 20 o il 25 per mille, ed alcuni arrivano al 30 ed anche al 35 per mille.

Dunque, per una linea, come quella di cui si discute, che non è di primissimo ordine, è norma ragionevole che nello studiare il progetto si cerchi di soddisfare a tutte le esigenze, ed anche a quelle dei Comuni del luogo, anzichè subordinare il tracciato alla sola piccola differenza che corre fra la pendenza del 16 per mille e quella del 17 e mezzo per mille, imperocchè quest'ultima è una pendenza assai moderata per una linea in terreno montuoso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito.

Spirito. L'onorevole ministro ha detto che, se c'è deputato che debba esser favorevole a questa legge, quel deputato sono io; perchè essa stabilisce un aumento di tre milioni per la Sanseverino-Salerno.

La mia risposta è semplice, onorevole ministro: oggi io non ho punto parlato contro

la legge, ma ho parlato nell'interesse di una linea. Bensì nella discussione generale dissi poche parole contro la legge; ma le ragioni, che determinarono il mio convincimento, erano di tale importanza che non potevano essere menomate da nessuna considerazione speciale.

Le ragioni di giustizia e di opportunità politica, che esposi alla Camera, mi parevano evidenti allora, e mi paiono evidenti anche oggi, che parliamo della San Severino-Salerno, alla quale il ministro dei lavori pubblici ha fatto la grazia di concedere un aumento di tre milioni.

L'onorevole ministro comprenderà che io, pur essendogli grato di questo aumento, non posso non considerare come il Governo non potesse a meno di fare in minima parte, per questa linea, quello che ha dovuto fare costantemente per tutte le linee, che si sono costruite in Italia.

Questo fatto dunque non poteva turbare i miei convincimenti, e indurmi ad approvare una legge che, nell'interesse generale, a parer mio, non merita d'essere approvata.

Ritornando alla San Severino-Salerno, io ho rivolto all'onorevole ministro tre domande, e sono dolente che egli non le abbia ricordate, poichè non mi ha dato alcuna risposta.

Ad una di esse ha risposto l'onorevole Cadolini. Egli ha detto che la pendenza del 16 e mezzo non è grave cosa, Ma prima di tutto si tratta del 17 e mezzo; inoltre, poichè si volle una linea a mitissime pendenze, per ovviare all'inconveniente delle grandi pendenze della linea Salerno-Napoli, occorre conservare questo vantaggio, e non rinunziarci per ragioni di poca importanza.

L'onorevole Cadolini sa che per mantenere a questa linea la pendenza mite del 16 per mille, la si è allungata di oltre due chilometri e si spesero circa due milioni di più.

Qual grave ragione vi è dunque per elevare questa pendenza al 17 e mezzo?

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha, lo ripeto, il dovere di appagare i desideri delle popolazioni; ma ciò deve fare solo in quanto sia compatibile cogli interessi generali d'una linea così importante come questa.

Questa è la prima delle mie domande, alla quale l'onorevole ministro non ha dato risposta.

Seconda domanda. Intende il ministro di appaltare subito il terzo tronco? Oppure intende che esso debba essere appaltato Dio

sa quando, e che nel 1897 debbano aversi due tronchi completi lasciati in assoluto abbandono, che non potranno essere in modo alcuno esercitati?

Terza domanda. Appunto perchè è necessario che questa linea sia costruita presto, per interessi generali, che debbono stare a cuore di tutti, perciò ho pregato l'onorevole ministro di darla subito in appalto in modo che essa possa essere compiuta ed in esercizio almeno pel secondo semestre del 1894. Crede l'onorevole ministro che sia giusto questo mio desiderio, che sia ragionevole questa mia domanda?

Su questi punti attendo tuttora una risposta dall'onorevole ministro.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Credo d'aver già risposto all'onorevole Spirito, ma poichè egli vuole che io mi ripeta, gli risponderò nuovamente. Ho già detto all'onorevole Spirito che, s'egli avesse preso esatta contezza della legge...

Spirito. Non dubiti; l'ho studiata.

Branca, ministro dei lavori pubblici. ...avrebbe trovata nella legge stessa la risposta alla prima delle sue domande. Ho già risposto che i reclami delle popolazioni saranno esaminati, ma che il Governo e l'Amministrazione ferroviaria manterranno fermi i tracciati che più rispondono all'interesse generale.

Quanto alla seconda domanda avevo già risposto implicitamente, osservando che a questa linea si assegnano 3 milioni di più. L'appalto si farà se l'onorevole Spirito permette che la legge sia accettata, perchè senza fondi, come egli m'insegna, gli appalti non si possono fare.

Quanto poi alla terza domanda, la quale non è che una subordinata alla seconda, ho già detto che tutte le ragioni esposte dall'onorevole Spirito (e mi piace che siano state svolte da un convinto oppositore) provano che il Governo non usò nessuna preferenza, ma ha fatto il suo stretto dovere, procurando questi 3 milioni.

Non appena la legge sarà votata ed il Governo avrà i fondi disponibili, si procederà subito all'appalto.

Marchiori, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Marchiori, relatore. Per ragione di cortesia, poichè l'onorevole Spirito ha creduto di tro-

vare qualcosa di oscuro nella relazione, devo dirgli che veramente non c'è nulla di oscuro.

È questa una delle linee che hanno la fortuna di avere stanziati tutti i fondi occorrenti. Ma l'onorevole Spirito, che è oppositore della legge, voleva trovare la ragione di mostrarsi meno soddisfatto. Questa mi pare la sola ragione che lo ha mosso a parlare.

Quanto alla pendenza del 16 o del 17, anzitutto è una questione che ha un valore molto limitato, perchè la differenza è minima.

E poi, bisogna vedere qual'è la totalità della pendenza, che si vuol guadagnare, qual'è la salita che si vuol vincere; perchè Ella mi insegna, onorevole Spirito, che la locomotiva è una cattiva macchina elevatoria, mentre è un'eccellente macchina di trazione.

Ora io non ricordo la cifra, ma credo che la pendenza del 17 per mille non conduca a una maggiore elevazione.

Del resto, quando si stanziavano i fondi per una linea, mi pare che, senza andare ad ammannare troppo, sia questa la migliore prova che si ha il proposito di costruirla.

Spirito. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Spirito. Ho domandato di parlare, solamente per dirmi soddisfatto delle dichiarazioni del ministro; (*Bravo!*) il quale, finalmente, ha detto che, se la legge passa (e la legge passerà certamente, non ostante il mio voto contrario), (*Oh! oh!*) egli procederà subito all'appalto del terzo tronco. (*Commenti*).

Presidente. Rimane approvato questo numero 16 con lo stanziamento proposto:

Numero 17. Ceva-Ormea, lire 100,600.

Numero 18. Treviso-Motta, lire 64,803.

Numero 19. S. Arcangelo-Fabriano, lire 15,664,758.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vendemini.

Vendemini. Poichè l'onorevole Corvetto, il quale è certamente più competente di me, parlerà su questo argomento, mi limiterò a brevi considerazioni e ad una raccomandazione.

A questo punto, comprendo che sarebbe una querimonia inutile tornare sulla violazione degli impegni solenni, sull'offesa dei diritti costituiti per legge, sull'aggravarsi quotidiano dei bisogni delle classi lavoratrici, per molte cause e principalmente per la proroga e lo assottigliamento dei lavori pubblici;

quindi vengo subito alle mie modeste considerazioni.

Profano nella materia, un po' scettico in fatto di ordinamenti militari e di provvedimenti di difesa, tuttavia confesso d'essere rimasto impressionato nel sentir ripetere autorevolmente che questa linea da Sant'Arcangelo a Fabriano si collega strettamente alla difesa del paese, siccome quella che sola può mettere al coperto dagli approdi dell'Adriatico le truppe destinate a valicare gli Appennini là per Urbino...

« Infra i gioghi che il Tevere disserra. »

Quindi, per questa sola considerazione, domanderò all'onorevole Branca (e domanderei allo stesso onorevole ministro della guerra, se fosse presente) perchè il ministro della guerra non si sia opposto alla riduzione dello stanziamento di quella linea, militarmente tanto importante, e pel compimento della quale l'onorevole Corvetto, certo competentissimo in questa materia, vorrebbe assegnato un termine perentorio non al di là del 1898. E si comprende anche il motivo di questo termine perentorio.

Ma, a parte la questione dell'interesse militare, ve n'è un'altra non meno importante. Onorevole ministro, Ella è dominato certamente da un concetto equitativo per tutti i diritti e per tutti gli interessi. Però Ella certamente non si è ricordato che in tutta quella plaga che deve essere attraversata dalla Sant'Arcangelo-Fabriano, non vi è un metro solo di ferrovia, tanto che quella plaga è completamente dissociata dal resto del paese.

L'onorevole ministro inoltre non si è ricordato, o non sa, come in quei paesi vi sia una deficienza tale di lavoro, che una grande quantità di operai è costretta ad emigrare in cerca di lavoro, ingrossando così nella capitale od altrove quegli agglomeri di disoccupati, che sono tanto dolorosi e tanto pericolosi.

Ed ora vengo ad una considerazione più grave. Osservo che col tratto Pergola-Acqualagna, fra breve saranno completati i tre tronchi da Fabriano ad Urbino, ed allora ci troveremo in questa condizione: o di avere un tratto di ferrovia senza esercizio, o di avere un esercizio militarmente inutile, perchè mancante d'allacciamento da Urbino fino alla linea Bologna-Ancona, e commercialmente improduttivo, perchè è risaputo che il Montefeltro

cerca i suoi mercati nei centri di Romagna, ai quali solamente può essere avvicinato dal tronco Urbino-Sant'Arcangelo.

Onorevole ministro, Ella sa certamente che Urbino si gloria di un'opera antica, mirabile per arditezza e per genialità artistica: il castello di Federico da Montefeltro.

Non facciamo sì che gli Urbinati, guardando quell'opera meravigliosa di un uomo e di un Comune medioevale, non abbiano a confrontarla colle dilazionate promesse di lavoro di un grande Stato moderno che così facilmente vien meno ai suoi impegni, e non abbiano infine ad invocare la demolizione di quel castello per avere lavoro.

E qui, signor ministro, mi permetta di farle ancora una domanda, a costo di parere ingenuo. Vorrei sapere perchè dei 15 milioni, che si dovrebbero spendere per i tronchi Urbino-Pergola-Acqualagna, non si trovi iscritta alcuna somma pel 1892-93. Ella mi risponderà facilmente, che per il 1892-93 si ricorrerà a quei residui, un po' fantastici; ad ogni modo non sarebbe male di iscrivere anche per il 1892-93 una somma, che rappresenti il quinto dei 15 milioni, e così aumentare il lavoro e recare un beneficio a quelle popolazioni.

E dopo la domanda una raccomandazione, e la raccomandazione è questa; che, fermo il concetto legislativo della costruzione della intera ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano con gli sbocchi già assegnati, si dia compimento sollecito agli studi per l'ultimo tronco Urbino-Sant'Arcangelo, per dare così un affidamento sicuro a quelle popolazioni che, se pure circostanze imperiose create al bilancio da un sistema, che non è ora il caso di discutere, impongono una breve dilazione, pur tuttavia la costruzione della ferrovia, si deve fare interamente ed in breve tempo; perchè quella plaga, fin qui dimenticata, sia finalmente ravvicinata al suo mercato naturale; e perchè col ristagno dei traffici e del lavoro non debbano interamente esaurirsi le fonti della produzione e della attività.

Onorevole ministro, spero che Ella rispondendomi potrà trovare una parola confortevole per quelle popolazioni, per me e pei miei colleghi della Provincia, che credo si associno a quanto modestamente ho esposto. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto. A quanto ha benissimo detto l'ono-

revole Vendemini mi permetterà aggiungere alcune parole.

Taluni colleghi hanno supposto e forse suppongono ancora che io mi sia molto animato a parlare delle ferrovie nell'interesse militare, unicamente per amore sviscerato alla ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano. Posso assicurare che nel mio pensiero era la Fabriano-Sant'Arcangelo come v'erano la Bologna-Verona, l'Aulla-Lucca, la Bassano-Primolano, la Sondrio-Tirano, l'Aquila-Teramo-Amandola-San Severino, la Cosenza-Nocera, la Caltanissetta-Caltagirone ed altri tronchi.

Che poi io abbia un amore speciale per la Fabriano-Sant'Arcangelo è cosa naturalissima. Essa era destinata a dar nuova vita alla parte alta della Provincia che da 16 anni mi fa l'onore di farmi sedere su questi banchi. A quella ferrovia ho consacrato in tutte le discussioni avvenute nella Camera, le mie raccomandazioni, e l'ho fatto per dovere di coscienza, per la convinzione che quella linea non già sia militarmente, come crede l'onorevole ministro dei lavori pubblici, di secondaria importanza, ma di primaria importanza. E ne dò subito una prova incontrastabile.

Nell'anno 1877-78 la Provincia a sue spese fece compilare un primo progetto di questa ferrovia, ma a tipo economico od anche a scartamento ridotto: e così nella legge del 1879 era iscritta per 19 o 20 milioni. E, parmi, nel 1881, visto che la cosa sarebbe andata troppo per le lunghe, mentre gli interessi della contrada erano urgenti, si propose una piccola rete a scartamento ridotto, che insieme alla Fano-Urbino (essa pure infelicissima!) avesse abbracciato l'intera Provincia. Ma in seguito alle rimostranze del capo di stato maggiore e del ministro della guerra, il Ministero dei lavori pubblici si rifiutò a che questa ferrovia fosse fatta a tipo economico e tanto meno a scartamento ridotto: e nella legge del 1888 fu iscritta a scartamento ordinario e per la spesa di 50 milioni. Io credo per altro che questo preventivo sia esagerato e sia stato a bella posta esagerato da chi fu incaricato dello studio della linea e punto ha interesse si faccia. Alludo ai signori dell'Adriatica cui questa linea non va a sangue, come non va loro a sangue la Bologna-Verona, perchè concorrenti a linee già in esercizio.

Del resto, onorevole ministro, pensate un momento: quando il nostro esercito (non succederà, ne ho fiducia grandissima, ma bisogna

pur supporlo) dopo sfortunati eventi nella parte continentale d'Italia, dovesse ridursi alla sua seconda linea di difesa, quella fra Spezia e Cattolica, immaginate in quale condizione si troverebbe quella delle armate incaricata di coprire e difendere il versante dell'Adriatico, qualora non avesse dietro di sé come arteria di comunicazione, come linea di rifornimento e di operazioni, che soltanto la litoranea! Or domando io se la Fabriano-Sant'Arcangelo ha o non ha importanza militare!

Indipendentemente da questo, vi ha qui una questione di giustizia distributiva, lo disse l'onorevole Vendemini con parola molto più adorna della mia. In fin dei conti, è una contrada, la quale, da trenta anni, ha fatto grandi sacrifici, qualcuno anche di controvoglia, per procurarsi una buona viabilità ordinaria; la quale ha sempre pagato senza clamore i suoi tributi alla leva e al tesoro: e non ha che pochi chilometri di ferrovia al mare!

Nel mese di gennaio cercai di tranquillizzare quelle popolazioni, sussultate dal timore, che pur troppo oggi divien realtà, raccomandandomi al loro patriottismo.

Sapete che cosa risposero? Precisamente questo: da trenta anni paghiamo, come tutti gli altri; abbiamo fatto le ferrovie agli altri, ed ora ci si domanda che con patriottica pazienza aspettiamo che siano pagati i debiti fatti per gli altri? No, no: non possiamo più aver fede dopo che a nostro danno si manca così ingiustamente a così solenni promesse!...

Venne nel febbraio una Commissione a Roma: parlò col presidente del Consiglio, col ministro dei lavori pubblici, col ministro della guerra e con quello dell'interno, i quali tutti le diedero buone parole, tanto, che parve che io quasi quasi avessi troppo presto voluto togliere loro ogni speranza. Ed ora? io non so che rispondere, o signori. Se io parlo con tanto calore non è per amor di campanile. Io, oramai, col ritorno al Collegio uninominale, appartengo di nuovo al Collegio di Cagliari, ed ormai, o un po' più presto o un po' più tardi, sarà costruito il tronco Fabriano-Perugia-Cagliari-Urbino. Io parlo per dovere di gratitudine, per dovere di coscienza, per principio di giustizia verso il Montefeltro, verso quella Provincia intera, che per tre successive Legislature mi ha mandato alla Camera.

Io, ripeto, non so cosa rispondere, ed invoco

la risposta dalla autorità della Camera, presentandole questo emendamento.

Propongo che nella tabella A, invece di dire lire 15,664,758, si dica 25,664,758; poi propongo che nella colonna « annotazioni » invece delle parole « tronco Fabriano-Urbino » si scriva « ferrovia Urbino-Fabriano ».

Non ho altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Stelluti-Scala.

Stelluti-Scala. Io mi era iscritto a parlare, perchè era desideroso di trattare lo stesso argomento, sul quale ha testè parlato, con tanta competenza e lucidità, il nostro amico onorevole Daneo; sulla questione cioè del contributo delle Provincie, considerato di fronte alle novità e agli effetti della legge che stiamo discutendo. Le risposte date dal ministro all'onorevole Daneo sono, a mio giudizio, molto soddisfacenti; la questione, come egli ha detto, richiama alla necessità di nuovi ed equi provvedimenti sui limiti del tempo e sulla misura del contributo delle Provincie interessate. Difatti se loro si garantiva la completa costruzione di una linea entro il 1898, e sotto questa garanzia dei vantaggi venivano stabiliti gli oneri relativi, una volta che vien differita la costruzione di molti tronchi se non addirittura abbandonata, come taluno perfino tuttora crede di temere, non si può per sentimento di equità non ritardare insieme e non scemare i contributi provinciali. Aggiunga l'onorevole ministro, io lo prego, tra gli studi promessi, questo quesito: se cioè il riparto, tra le Provincie interessate, del contributo secondo *il grado di interesse* delle medesime, non trovisi temporaneamente almeno alterato: poichè questo riparto e questo interesse si fondavano sopra concetti prestabiliti dalla presunzione della intera determinata linea, da costruirsi entro un determinato tempo. Non sarebbe morale che intanto si riscuotesse un contributo presunto su criterii che invece si vengono modificando.

Ma mi affido alle dichiarazioni dell'onorevole ministro ed evito così su questo argomento d'intrattenere la Camera. Tuttavia pregherei l'onorevole nostro presidente di lasciarmi la facoltà di parlare, se occorre, dopo che l'onorevole ministro avrà dato risposta alle osservazioni e alle richieste fatte dall'onorevole Corvetto.

Siccome alcune di queste potrebbero essere, a mio giudizio, accettabili completa-

mente ed altre no, mi riservo, se mi si concede, di riparlare dopo che avrà risposto l'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Corvetto, che certamente ha un'alta competenza militare, dice: la Sant'Arcangelo-Fabriano è una linea di alto interesse militare; ed io non contesterò la sua affermazione.

Ma poichè egli stesso ha fatto un lungo elenco di ferrovie militari, adottando i suoi criteri, bisognerebbe costruirle tutte, ed allora sarebbe inutile di rimandarne alcuna.

Solamente posso aggiungere che la Fabriano-Sant'Arcangelo non è stata mai compresa fra le ferrovie militari di prim'ordine indicate dalle autorità militari competenti.

Venendo alle domande ed alle raccomandazioni che mi furono fatte, mi piace di riconoscere che le domande dell'onorevole Vendemini sono più opportune di quelle alquanto esagerate dell'onorevole Corvetto. Il Governo, preoccupandosi nell'interesse delle popolazioni e dei lavoratori, poichè sono appaltati due tronchi uno da Fabriano a Pergola e l'altro da Urbino a Acqualagna, ha stabilito il fondo sufficiente per appaltare il tronco intermedio fra Pergola e Acqualagna.

Con questo appalto già si fa un bel tratto di linea che ha un obiettivo importante, quale è quello di raggiungere la parte montuosa del Montefeltro, che oggi non solo non ha ferrovia, ma è lontana da ogni ferrovia.

Quanto allo stanziamento, esso non venne iscritto pel 1892-93 per una ragione molto semplice: perchè abbiamo al primo marzo 5,864,000 lire di fondi disponibili, che non sono residui, ma stanziamenti in corso per gli appalti già fatti. Quanto al terzo tronco reclamato dall'onorevole Vendemini, dall'onorevole Corvetto e dall'onorevole Stelluti, il progetto ne è già approvato. Ed è necessario fare subito questo terzo tronco affinchè i due tronchi possano aprirsi contemporaneamente; altrimenti il primo già appaltato, da Urbino ad Acqualagna, non potrebbe esercitarsi. Quindi per questo verso io posso far loro le più ampie dichiarazioni.

L'onorevole Vendemini domandava ancora che il Governo, come pegno che non intende abbandonare questa linea, facesse studiare l'ultima parte da Urbino a Sant'Arcangelo.

Ed io lo assicuro che questo studio è già

in corso e sarà al più presto ultimato, perchè è bene di avere in pronto tutti gli studi per poter determinare nella legge da presentarsi nel 1893, il disegno definitivo del Governo rispetto al completamento delle ferrovie.

Io credo che queste dichiarazioni potrebbero appagare anche l'onorevole Corvetto, del quale mi piace di rilevare un'affermazione. cui debbo dare una risposta. Io non so quello che abbiano potuto rispondere i miei colleghi; ma alla deputazione che si è rivolta a me e che era accompagnata anche da alcuni deputati di quella Provincia e di qualche Provincia contermine, io ho detto chiaramente che il Governo prende molto a cuore la questione della Fabriano-Sant'Arcangelo; che il tronco intermedio sarà provveduto degli assegni necessari e sarà appaltato al più presto possibile; e che, circa la seconda parte, il Governo potrà fare eseguire altri studi, ma non può provvedere *che con apposito disegno di legge*. Questa è la dichiarazione che io ha fatta a quella Commissione, questa è la dichiarazione che ripeto alla Camera e che è convalidata dagli stanziamenti proposti.

Perciò pregherei l'onorevole Corvetto ad appagarsi di queste dichiarazioni, poichè non sarei in grado di accettare il suo emendamento.

Presidente. L'onorevole Stelluti-Scala si è riservato di parlare. Ne ha facoltà.

Stelluti-Scala. Esprimo all'onorevole ministro di esser lieto e grato delle sue dichiarazioni: e prendo atto, che con la legge, che sarà dal Governo presentata entro il primo semestre del 1893, saranno risolti, compiutamente, tutti gli studi e tutte le questioni concernenti l'intero tracciato della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, onde si sappia alfine pel tronco Urbino-Sant'Arcangelo e il costo vero e preciso della linea e il termine della costruzione.

L'onorevole Corvetto, che è così autorevole e competente in materie militari d'ogni genere, e al quale non voglio io negare o sminuire la grandissima parte del merito asserito nella attuazione di questa linea, insiste grandemente, calorosamente sul carattere militare e strategico della medesima. Non voglio gettare acqua su questa fiducia sua, e su quella anche dell'amico onorevole Vendemini; ma non posso non occuparmi delle gravi conseguenze.

Io so che un grande maggiore sviluppo a questa linea già si è dato e più si vorrebbe

e si dovrebbe dare per il tronco Urbino-Sant'Arcangelo, appunto in considerazione di questo prevalente od assoluto concetto. E va bene.

Ma come rimaniamo? Quali non saranno allora le conseguenze? Bisogna essere logici in tutto ed a pieno; bisogna allora considerarlo tutto l'argomento. Ed osservo che, quando le Province si dichiararono pel concorso alla spesa di questa linea, si sono impegnate in una spesa solamente inferiore ai 20 milioni. Mano mano, successivamente, per la considerazione di questi concetti strategici, per la necessità di ulteriori miglioramenti, si è inteso e si intende di arrivare a 70 od 80 milioni, secondo venga adottato il tracciato alto o basso del Montefeltro. E si dice da alcuni competenti, che non basterà nemmeno questa cifra!

Ora, io non vorrei che siffatti vasti concetti, ci portassero a veder rimandata alle calende greche, se non proprio abbandonata, dal Governo stesso, con questo vento che tira, la effettiva costruzione del tronco Urbino-Sant'Arcangelo. C'è di più l'altra questione o pericolo: io penso che altro sia di una o più Province concorrenti alla costruzione di una linea valutata a meno di 20 milioni, altro sia del concorso ad una spesa di 80 milioni.

Le differenze sono enormi, così enormi da doversi preoccupare dell'imbarazzo se non proprio della impossibilità del concorso di tutte quante le Province interessate. Io non so e non posso parlare in nome di tutte, ma so e posso parlare in nome della provincia di Ancona, la quale non propende di certo a fabbricarsi di questi imbarazzi.

La Deputazione provinciale e il Consiglio provinciale si sono già molto allarmati di questa questione e di questi pericoli.

Il ragionamento è semplice e chiaro.

Se questa linea Fabriano-Sant'Arcangelo sta in terza categoria, si tratti e si governi, nella costruzione, coi modesti e soli criteri di una linea di terza categoria. Se invece presenta, come piace e sa tanto bene giudicare l'onorevole Corvetto, questi assoluti o principalissimi caratteri di una ferrovia strategica, d'indole grandemente militare, allora la logica richiede che sia posta in prima categoria, o tutto al più in seconda. E allora le Province o non concorreranno punto, o concorreranno in modo sopportevole. Ma as-

olutamente non capisco come e perchè per questo eccesso di fine, di sviluppo e di lavoro da incontrarsi per vedute e considerazioni d'ordine solamente militare, riflettente solamente l'interesse o l'attribuzione dello Stato le Province debbano portare l'immenso carico del contributo alla spesa di più di 80 milioni mentre non si sentono né la forza né l'obbligo di pagarlo.

Difatti già al Consiglio provinciale di Ancona è stato, ripeto, energicamente discusso, anche *in puncto juris*, proprio sulla questione in parola. Siamo in materia di obbligazioni bilaterali. E là io stesso fui il primo, se non a dire, certo a pensare che basta di prendere un momento in mano, basta di scorrere con l'occhio le disposizioni del Codice civile. Ma invero: io Provincia che mi sono obbligata a concorrere in una determinata quota sulla spesa di 20 milioni, posso trovarmi esposta ed obbligata ad un concorso su 80 milioni? Non si vede qui una *lesione enorme* di contratto ed una conseguente rescissione, o limitazione di obblighi? Io Provincia ho potuto misurare le mie forze e la mia volontà fino ad un certo limite, non al di là.

Pertanto mi permetto di osservare e di esprimere all'onorevole Corvetto così: non voglio proprio io mettere bastoni fra queste sue ruote, ma non mi nascondo che per sostenere il carattere esclusivamente militare e grandioso di questa linea, si corra un grave rischio. Non vorrei che si venisse con ingrossare talmente la cosa e la spesa, a trovarci davanti alla conseguenza e al risultato: o di non farne più nulla, pel fatto medesimo dell'impotenza economica dello Stato, o di rimandare a tempo così lungo, da rendere intanto inefficace e incompleto anche il tronco che si sta costruendo.

Io prego dunque l'onorevole ministro di risolvere questo studio e questa questione nel modo e nel termine dichiarato. Se la linea intera, o almeno il tronco Urbino-Sant'Arcangelo ha invero carattere esclusivamente o precipuamente militare, allora bisogna accettarne le conseguenze: bisogna, senza tante incertezze, trasportare dalla terza alla prima categoria tutta la linea, o almeno il tronco Urbino-Sant'Arcangelo. Se poi non lo ha, o lo ha in senso puramente relativo (poichè tutte le linee, anche quelle a sistema ridotto, possono essere militarmente utili) allora prego il ministro che gli studi siano

indirizzati e compiuti in guisa che la linea sia mantenuta nei limiti già fissati, cioè negli stretti e naturali confini di una linea di terza categoria, e che l'esecuzione tecnica della linea quindi sia agevole e sollecita, proporzionata pertanto alla forza contributiva delle Province, parimenti che alla politica ferroviaria dello Stato.

Presidente. L'onorevole Vendemini ha facoltà di parlare.

Vendemini. Ringrazio l'onorevole ministro della risposta, che ha dato alla mia domanda, e lo ringrazio specialmente per l'assicurazione, che mi ha dato, che gli ultimi studi saranno fatti con la maggior sollecitudine. Dopo tante assicurazioni solennemente date per legge e disdette con leggi successive credo ormai poco alle promesse della legge: ma ho fiducia nelle promesse dell'onorevole ministro, perchè credo sempre alla parola di un gentiluomo.

Presidente. L'onorevole Corvetto ha presentato un emendamento perchè lo stanziamento di lire 15,664,758 per il tronco Urbino-Fabriano sia portato a lire 25,664,758, e perchè alla colonna delle annotazioni, in luogo di « Tronchi Urbino-Fabriano, » si dica « Tronchi Sant'Arcangelo-Fabriano. » Ma, poichè quest'emendamento presentato ora dall'onorevole Corvetto non è sottoscritto da dieci deputati, non posso metterlo a partito. Ella insiste, onorevole Corvetto?

Corvetto. No, non insisto.

Presidente. Rimane approvato lo stanziamento della linea n. 19, Sant'Arcangelo-Fabriano, in lire 15,664,758.

Viene ora un emendamento dell'onorevole Brunetti.

Onorevole Brunetti, intende di svolgerlo ora, oppure vuol rimandare a domani?

Brunetti. Siamo quasi alle sette: domanderei di poterlo svolgere domani.

Presidente. È nel suo diritto. Il seguito di questa discussione è rimandato a domani.

Presentazione di una relazione.

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

Brunialti. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulle proposte dei deputati

Imbriani, Tittoni e Vollaro, e su altre della Giunta pel regolamento della Camera.

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

Deliberazione sull'ordine del giorno.

Canzio. Domando di parlare.

Presidente. L'onorevole Canzio ha facoltà di parlare.

Canzio. Prego la Camera di volere stabilire un giorno, in cui possa avere luogo lo svolgimento della mia proposta di legge per la riduzione della ferma a due anni.

Presidente. Quando intenderebbe di svolgerla?

Canzio. Il ministro della guerra mi aveva promesso che avrei potuto svolgerla appena esaurita la discussione del presente disegno di legge.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio aderisce?

Di Rudini, presidente del Consiglio. Avendo il ministro della guerra fatta questa promessa, aderisco.

Presidente. Rimane dunque inteso che lo svolgimento della proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Canzio per la riduzione della ferma a due anni avrà luogo dopo esaurita la discussione sul disegno di legge per le ferrovie complementari.

(Rimane così stabilito).

Maffi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Maffi. Alcuni giorni sono ho presentato insieme col mio collega Armirotti una proposta di legge per disposizioni interpretative dell'articolo 5 della legge 11 agosto 1870 in riguardo alle Società cooperative di consumo.

Desidererei sapere quando potrò svolgerla.

Presidente. Onorevole ministro?...

Colombo, ministro delle finanze. Proporrèi che questo svolgimento fosse stabilito per lunedì in principio di seduta.

Maffi. Sta bene.

(Rimane così stabilito).

Spirito. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Spirito. Ieri l'altro ho presentato una domanda d'interpellanza al ministro dell'interno, e la vedo ancora nel limbo delle interpellanze non accettate dal Governo; prego che sia assunta all'Olimpo di quelle accettate.

Presidente. L'onorevole ministro dell'interno non è presente; ma gli ho dato comunicazione di quest'interpellanza, e parmi che egli mi abbia dichiarato di accettarla, purchè prendesse il posto, che le spetta per ordine di presentazione.

Spirito. Sta bene.

Centi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Centi. Pregherei la Camera di volermi consentire di svolgere martedì in principio di seduta il disegno di legge da me presentato per aggregazione del comune di Rocca di Cambio al mandamento di Aquila degli Abruzzi.

Presidente. L'onorevole ministro guardasigilli mi ha incaricato di dire alla Camera ch'egli accetta la proposta dell'onorevole Centi, perchè lo svolgimento di questo disegno di legge abbia luogo in principio della seduta di martedì.

(Rimane così stabilito).

Annunciansi due domande d'interrogazione.

Presidente. Comunico alla Camera le seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto muove interrogazione ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia, circa un fatto di sangue che sarebbe stato compito da due carabinieri in Licata nel giorno 17 ottobre 1891, e per conoscere le misure prese perchè giustizia sia fatta.

« Imbriani-Poerio. »

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole presidente del Consiglio sulle istruzioni emanate o da emanarsi dal Governo onde si possa conoscere e determinare la portata del Regio Decreto 10 marzo 1892 sul Governatore dell'Eritrea.

« Cucchi Luigi. »

Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

L'onorevole Cocco-Ortu ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa, che sarà trasmessa agli Uffici.

La seduta termina alle 6,50.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Provvedimenti per le strade ferrate complementari. (138 bis)

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Canzio circa la riduzione della ferma militare.

3. Svolgimento di una mozione del deputato Bonghi ed altri, relativa a modificazioni agli articoli 393, 394, e 401 del Codice penale.

Discussione dei disegni di legge:

4. Disposizioni per la leva sui nati nel 1872. (285)

5. Proroga del termine stabilito dall'articolo 79 della legge 30 dicembre 1888, numero 5865 sul passaggio allo Stato delle spese che ora sono a carico dei Comuni e delle Provincie. (165)

6. Sulle concessioni governative (Allegato B del disegno di legge n. 237 - Provvedimenti finanziari).

7. Modificazioni alla legge 5 luglio 1882, sugli stipendi ed assegni fissi per la R. Marina. (144)

8. Per dichiarare il XX settembre giorno festivo per gli effetti civili. (265)

9. Sulle conservatorie delle ipoteche (Allegato C del disegno di legge n. 237. Provvedimenti finanziari).

10. Accordo commerciale provvisorio con la Bulgaria. (292)

11. Affrancamento dei censi, canoni, livelli ed altre annue prestazioni. (238)

12. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Maffei. (244)

13. Modificazioni alla legge sulla riscossione delle imposte dirette. (236)

14. Modificazioni alla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica. (316-A)

15. Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strade ferrate. (273)

16. Sull'esercizio dei telefoni. (121-B) (*Emendato dal Senato*).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'ufficio di revisione.