

CCXII.

TORNATA DI SABATO 26 MARZO 1892

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

BRANCA, ministro dei lavori pubblici, risponde ad una interrogazione del deputato IMBRIANI circa il ritardo della presentazione della relazione sulle Convenzioni marittime.

Cocco-ORTU parla per fatto personale.

VILLARI, ministro della pubblica istruzione, risponde ad una interrogazione del deputato SQUITTI circa una deliberazione della Facoltà medico-chirurgica di Napoli.

LUZZATTI, ministro del tesoro, risponde ad una interrogazione dei deputati PANTANO e COLAJANNI circa l'abolizione del dazio e i magazzini generali per gli zolfi in Sicilia.

Giuramento del deputato NICOLOSI.

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

BRUNETTI, VISCHI, CADOLINI, RAVA, SARDE, DE SALVIO, VISOCCHI, TESTA, CAVALLETTO, GALLI, VOLLARO S., MICELI, RICCI, RIOLO, IMBRIANI, BUTTINI, MEL, DE BLASIO LUIGI, ENGEL, BRUNICARDI, MARCHIORI, PELATOPE, SACCHETTI, GIOVAGNOLI, MIRABELLI, GUGLIELMI, GARIBALDI, PELLOUX, ministro della guerra, ZANARDELLI, AMBROSOLI, BERTOLLO, LUZZATTI, ministro del tesoro, e BRANCA, ministro dei lavori pubblici, prendono parte alla discussione.

ZANOLINI rinuncia a parlare.

Presidente comunica alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto del suddetto disegno di legge.

Comunicansi domande d'interpellanza e d'interrogazione.

TRIEPEI presenta la relazione sul disegno di legge circa la concessione della cittadinanza italiana agli ufficiali dell'esercito e della marina che non la posseggono.

CHIMIRRI, ministro di grazia e giustizia, presenta il disegno di legge sui *probi-civi* e quello degli infortuni sul lavoro.

Presentazione di una proposta di legge d'iniziativa del deputato MAFFI.

La seduta comincia alle 2.15 pomeridiane.
D'Ayala-Valva, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

5020. Il sindaco di Milano, a nome e per delegazione anche dei sindaci di Torino, Firenze, Bologna e Venezia, sottopone alla Camera varie considerazioni in merito al disegno di legge relativo ai provvedimenti intesi a migliorare le condizioni finanziarie dei Comuni.

5021. La Deputazione provinciale di Pisa fa voti che nella formazione del fondo speciale di beneficenza della città di Roma non sia compreso il capitale appartenente alla Confraternita della Misericordia detta di San Giovanni Decollato od a qualsiasi altra Opera Pia istituita a beneficio degli oriundi delle Province Fiorentine.

Presidente. L'onorevole Brunicardi ha facoltà di parlare.

Brunicardi. Prego la Camera di voler dichiarare urgente la petizione n. 5021 della Deputazione provinciale di Pisa; petizione relativa alla Confraternita di San Giovanni Decollato.

(L'urgenza è ammessa).

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedi per motivi di famiglia gli onorevoli: Fili-Astolfone, di giorni 10, Delvecchio, di 3.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

Presidente. Vi ha una interrogazione, dell'onorevole Imbriani-Poerio al presidente del Consiglio, ed ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi « circa gli indugi frapposti alla presentazione della relazione sulle Convenzioni marittime. »

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro subito all'onorevole Imbriani che nessun indugio proviene dalla volontà del Ministero. Sono state fatte molte istanze per modificazione di tariffe e per avere nuove linee.

Il Governo ha dovuto esaminarle; e siccome non ha potuto subito venire ad una conclusione, ha dovuto indugiare nel presentare alla Camera le opportune modificazioni.

Però di tutto il lavoro, che si è fatto, io ho tenuto sempre informato in via confidenziale il relatore della Giunta parlamentare acciocchè egli, che ha raccolto molto materiale, fosse in grado di poter presentare la relazione anche tenuto conto delle nuove proposte.

Ora, siccome la discussione è di grandissimo interesse, è impossibile che si possa fare prima delle vacanze pasquali. Ma io posso assicurare l'onorevole Imbriani che anche prima tutte le questioni saranno definite, e così la Giunta sarà messa in grado di riferire e la Camera di discutere subito dopo la ripresa dei lavori parlamentari.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Io ho fatto questa interrogazione perchè non vorrei che la relazione andasse nel dimenticatoio come già è accaduto; poichè è da lungo tempo, dal mese di maggio, che le Convenzioni furono presentate. Ed il nostro collega Di Sant'Onofrio ha per ben due volte portata la questione innanzi alla Camera, senza che alcun risulamento si sia fatto vedere.

Ora, signor ministro, è necessario che la Camera ed il paese sappiano che questa discussione verrà fatta, e che non potrà venire un'altra proroga, la quale recherebbe grandissimo danno; nè che giustissimi interessi possano essere compromessi dallo strozzamento di una discussione, che ha bisogno del più largo sviluppo.

Noi ci siamo trovati prima delle vacanze

di Natale, a non poter fare questa discussione. Ed il ministro, siccome comprendeva certe responsabilità, poneva la Camera nella condizione di dover approvare ciò di cui essa non poteva esser cosciente. E questo non sta bene, perchè lede gli interessi della nostra marineria, gli interessi della difesa nazionale in alcuni punti, ed anche gli interessi delle popolazioni, le quali non sanno proprio come regolarsi.

Io spero quindi che la risposta del ministro debba esser presa nel significato esatto della parola; e che non debba ricevere, come è accaduto in altre cose, il venti per cento di tara. Anzi, in certe questioni non si è avuto invece che il venti per cento di adempimento. (*ilarità*).

Intanto prendo atto delle sue dichiarazioni, e badi che starò vigile...

Voci. Staremo...

Imbriani. Staremo vigili, per avere il 99 per cento, e non il 20, in cosa di sì grave interesse del paese.

Presidente. L'onorevole Cocco-Ortu ha facoltà di parlare per fatto personale.

Cocco-Ortu. Non ho bisogno di indicare il fatto personale, nè di trattenermi a lungo la Camera.

L'onorevole Imbriani ha pronunziato alcune parole, le quali non potrei, come relatore della Commissione per le Convenzioni marittime, lasciar passare inosservate. Egli ha detto: Io non vorrei che la relazione sulle Convenzioni marittime cadesse nel dimenticatoio. Ora questo timore del nostro collega può in certo qual modo, sebbene indirettamente, riferirsi anche alla persona mia ed alla Commissione di cui faccio parte.

La risposta del ministro e le spiegazioni dal medesimo date mi dispensano dal giustificare l'operato della Commissione, la quale non poteva certo presentare la relazione sopra un disegno di legge intorno a contratti modificati. Invero, se ci fu una proposta di Convenzioni presentata, come ha ricordato or ora l'onorevole Imbriani, il 23 maggio, essa fu anzitutto modificata con la legge di proroga, indi con altri patti tanto nell'ordinamento dei servizi quanto in altre parti sostanziali. Ora, su quale dei due disegni potrebbe riferire la Commissione? Non sul primo che si può dire più non esiste nella sua integrità; non sull'ultimo, di cui sono ignoti i termini.

La Commissione fece quanto potè affine

di affrettare la discussione. Infatti ultimò lo esame del disegno di legge prima delle vacanze estive, diede notizia al ministro delle modificazioni che a parere della medesima si giudicava opportuno introdurre nei contratti, ed approvò la relazione parecchi mesi or sono, salvo la parte del disegno su cui si attendono le ultime decisioni del Governo. Non potevasi dar prova, mi sia permesso dirlo, di maggior sollecitudine.

Spiegata così la ragione del ritardo, nel quale in nulla è responsabile la Commissione, posso fare una dichiarazione ed una promessa; ed è, che non appena il ministro farà conoscere gli accordi presi, la Commissione adempirà con cura diligente e con la massima sollecitudine il debito suo.

Credo che queste dichiarazioni basteranno a tranquillare l'onorevole Imbriani.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Son lieto delle dichiarazioni dell'onorevole nostro collega Cocco-Ortu, ma gli farò osservare che appunto perchè sapevo che l'indugio in gran parte dipendeva dal ministro, mi sono rivolto al potere esecutivo: altrimenti mi sarei rivolto al nostro presidente per conoscere da chi dipendesse l'indugio.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io debbo dichiarare che gli indugi non vengono dal potere esecutivo, ma da una quantità di proposte, di reclami che occorreva esaminare. Appena questo esame sarà compiuto, saranno notificate alla Commissione le nuove proposte, che il Governo crederà di fare in aggiunta a quelle già fatte.

Di Sant'Onofrio. Finiamola una buona volta!

Presidente. L'onorevole Squitti ha una interrogazione al ministro della pubblica istruzione « sulle ragioni che lo hanno indotto a negare, con insolito rigore, per ben due volte, la sua approvazione ad una deliberazione della Facoltà medico-chirurgica di Napoli, riguardante lo studente Vito Polerà. »

L'onorevole ministro della pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

Villari, ministro dell'istruzione pubblica. Mi dispiace di dover intrattenere la Camera di un affare di così piccola importanza, com'è il sapere se uno studente di medicina debba essere iscritto al 4° o al 5° corso; ma sono

in dovere, per rispondere all'onorevole Squitti, di spiegare il fatto.

Uno studente di medicina della Facoltà di Napoli si iscrisse nell'anno 1883; e, dopo aver compiuto i primi tre anni di studio regolarmente, facendo una sezione cadaverica, ebbe a soffrire un assorbimento, che gli portò prima una febbre e poi una malattia piuttosto grave.

Pare che questo giovane fosse di complessione assai debole, perchè la malattia prese gravi proporzioni, e durò lungamente; di guisa che egli dovette interrompere i suoi studi.

Nondimeno, egli prese una iscrizione, così detta provvisoria, al quarto anno, la quale iscrizione provvisoria non è contemplata nel regolamento e neppure nella legge.

Ma pare che ci fosse quest'uso. Tuttavia ammessa pure questa iscrizione, essa veniva legalizzata solamente quando l'alunno aveva pagato la tassa e quando aveva il certificato di frequenza alle lezioni.

Invece la malattia impedì allo studente, di cui si tratta, di assistere alle lezioni, salvo alcuni giorni, e quindi i professori non gli dettero il certificato di frequenza.

Eppure, nell'anno successivo, egli prese una nuova iscrizione provvisoria; ma anche allora essa non fu legalizzata, ed i professori non gli dettero il certificato di frequenza.

Seguono due anni, nei quali non si sa nulla di questo studente. Finalmente ora egli si presenta, e chiede che siano considerati come validi i due anni in cui in realtà egli non aveva potuto studiare per cagione della grave malattia da lui sofferta.

Convocata la Facoltà, che è composta di venti professori circa fra ordinari e straordinari, non presero parte alla riunione che sette professori, i quali, tenuto conto del fatto anormale e delle condizioni eccezionali di questo giovine, dissero che se si voleva si poteva iscriverlo, e pare, più per commiserazione che per altro.

Il Ministero fece notare che questo era in contraddizione coi regolamenti; che non s'era mai ciò concesso agli alunni i quali non avevano ottenuto il certificato di frequenza dai professori, non si concede in fatti neanche a quelli che sono regolarmente iscritti. Se non hanno il certificato di diligenza, essi perdono l'anno.

La Facoltà nuovamente radunata, ripetendo la storia dei fatti, contrari ai regolamenti,

pure vista la malattia e visto che era stata presa studiando l'anatomia, raccomandava che questo giovane fosse ammesso. Il Ministero non accettò neanche questa seconda proposta, perchè la credette e la crede contraria ai regolamenti.

L'onorevole Squitti dice che questo è un insolito rigore. Io ho cercato qualche esempio, ma non ho trovato un solo caso in cui il Ministero abbia concesso in condizioni simili l'iscrizione domandata. Anzi ho trovato che due volte una Facoltà concesse, un anno prima del termine legale, l'iscrizione agli esami di laurea, una nel 1886 e l'altra nel 1887, e l'onorevole Coppino annullò l'iscrizione.

D'altronde per quanto il caso presente sia pietoso, per quanto il giovane meriti tutte le considerazioni possibili, è bene notare che una simile concessione avrebbe avuto due grandi inconvenienti:

1° Sarebbe stata una grave ingiustizia verso il passato, inquantochè sono molti i giovani che per malattia hanno perduto l'anno. 2° Sarebbe stata per le stesse ragioni un'ingiustizia nel presente. In fatti nello stesso tempo c'era uno studente che per assistere il padre moribondo aveva perduto l'anno. Quindi non era giusto concedere quello che si era negato agli altri, ad uno solo, perchè si era fatto raccomandare da molti. 3° Inoltre sarebbe un precedente, il quale obbligherebbe il ministro a fare simili concessioni per l'avvenire.

E finalmente io vorrei pregare l'onorevole Squitti, che è insegnante, a considerare: o questo giovane ha potuto assistere alle lezioni, e allora i professori gli avrebbero dato il certificato di frequenza che non gli dettero; o non ha assistito, come pare evidentissimo dalle parole stesse della relazione, e allora concedere che in un anno si facciano tre anni di corso e gli esami di tre anni, a che cosa porta? Porta che questo giovane o dovrà ottenere la laurea per commiserazione, o dovrà stare per altri due anni nell'Università. Quindi a me parve che il concedere questo che non si era mai concesso da nessun ministro della pubblica istruzione, non fosse regolare e non fosse neppure nell'interesse del giovane.

Io spero che l'onorevole Squitti sarà soddisfatto di queste mie dichiarazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Squitti.

Squitti. Mi rincresce moltissimo di non potermi dire soddisfatto delle dichiarazioni del-

l'onorevole ministro della pubblica istruzione. Egli ha voluto rimpicciolire di molto il contenuto della mia interrogazione; poichè l'ha ristretta soltanto al caso dell'iscrizione del giovane Polerà, mentre che questo caso non aveva fatto altro che porgermi l'occasione di chiedergli due cose: come egli interpreti l'articolo 3 del regolamento dell'ottobre 1890; e in che maniera egli voglia usare i suoi poteri discrezionali, di fronte alle deliberazioni delle Facoltà.

Prima di tutto però debbo rettificare alcune circostanze di fatto. L'onorevole ministro ha detto che non ricorda nessuna concessione di questo genere. Io invece ne ricordo un'altra molto più grave di questa, la quale si trovava davvero in aperta contraddizione col regolamento.

Ricordo che nel 1881 un giovane, mentre si esercitava nella cattedra di medicina operatoria, si ferì e perse un occhio. Allora chiese alla Facoltà l'abbreviazione di un corso. La Facoltà invece concesse che questo giovane avesse la laurea senza esporsi agli esami. Il giovane si chiamava Vincenzo Como; ed il ministro dell'istruzione pubblica di allora, l'onorevole Baccelli, il giorno 12 luglio 1881 (cito la data) lodò e ratificò la deliberazione della Facoltà.

Io in questi giorni ho sentito molto parlare di questo esempio del 1881 che qualche professore forse avrà ricordato ai giovani; e l'ho ricordato anch'io. Onorevole ministro, anche i giovani poi fanno dei confronti; e in questa circostanza, debbo pur dirlo, i confronti non sono stati tutti vantaggiosi per lei.

Quanto poi al regolamento, è questione d'interpretazione; perchè a me pare che l'articolo 30 del regolamento dell'ottobre 1890 stabilisca che il giovane, dal giorno dell'iscrizione per il primo anno dell'Università, al giorno in cui ne esce, debba aver compiuto tanti anni di corso, quanti la Facoltà ne richiede. Dico che è questione d'interpretazione, perchè quest'articolo è anfibologico. Di guisa che il regolamento non osta alle concessioni ministeriali.

In quanto poi ai poteri discrezionali del ministro, io ho deplorato in questa Camera, a proposito della discussione del bilancio della pubblica istruzione, che il ministro approvasse ciecamente le deliberazioni delle Facoltà. Ebbene, il primo caso che io trovo, in cui il ministro abbia derogato a questa regola, è precisamente questo, e l'altro del

giovane della Facoltà di giurisprudenza, Cavallero.

Ora io dico che questa maniera di procedere porta per conseguenza, o che la Facoltà decida draconianamente con estremo rigore, ed allora è sicura di vedere approvate le sue deliberazioni; oppure, che decida in una maniera equa, come comporterebbe il caso di questo studente Polerò, ed allora la deliberazione è respinta.

Ma v'ha di più: la Facoltà, guardate le condizioni di fatto, ha proposto al ministro l'abbronzione di un anno di corso...

Villari, ministro dell'istruzione pubblica. Di due anni!

Squitti. Di un anno e non di due; e il ministro ha respinto la deliberazione della Facoltà. Ebbene, la Facoltà ha creduto di ritornare sull'argomento. Se ciò ha fatto la Facoltà, le condizioni dovevano essere gravissime, eccezionali.

Ma a questo punto, io non posso assolutamente lasciar passare un'affermazione (non voglio dire un'insinuazione) del ministro, riguardo ai componenti della Facoltà di medicina di Napoli, perchè ha detto: questo giovane si è fatto raccomandare più degli altri!

Villari, ministro dell'istruzione pubblica. Non dai professori della Facoltà.

Squitti. Io non credo che la Facoltà medica di Napoli possa in modo alcuno essere sospettata di cedere a raccomandazioni!

Villari, ministro dell'istruzione pubblica. Non ho detto questo!

Squitti. Dunque, per finire, perchè il tempo stabilito parmi già decorso, mi dichiaro non soddisfatto delle dichiarazioni del ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Villari, ministro dell'istruzione pubblica. Non conosco l'esempio che l'onorevole Squitti ha citato, ma quando egli mi dice che un giovane, perchè ha perduto un occhio, ha ottenuto la laurea senza esame, io non so che cosa rispondere. È un esempio che per me non ha valore, tanto più che qui si tratta solo di abbreviare i corsi. E questo non fu mai concesso.

Quanto all'interpretazione dell'articolo 30 è chiarissima. Cinque anni di corso vogliono dire cinque anni di assistenza ai corsi, e c'è il fatto che lo prova. Se uno non ha la firma del professore, (e qualche volta anche io ho negato la firma) lo scolaro perde l'anno. In caso contrario si ammetterebbe che uno si iscriva, poi se ne vada in campagna, e dopo

cinque anni si presenti agli esami. Quando lo studente non ha assistito alle lezioni, gli anni non contano. Io poi quanto alle raccomandazioni, non ho detto, come asserì l'onorevole Squitti, che la Facoltà si sia lasciata influire. Ho detto chiaramente che la Facoltà ha esposto i fatti, e che, considerando il caso pietoso, ha raccomandato il giovane; il quale poi si è fatto raccomandare a me con molte lettere, che naturalmente non hanno potuto avere alcun effetto, quando, secondo me, il regolamento era contrario.

Ecco le ragioni per le quali io ho scritto di nuovo alla Facoltà, che, non parendomi la sua deliberazione in armonia col regolamento, non poteva approvarla.

L'onorevole Squitti mi ha fatto altra volta rimprovero di seguire troppo i pareri della Facoltà; e la prima volta che io non ho seguito questo parere, non trovandolo in armonia col regolamento, mi rimprovera del pari.

Io ne sono dolente, ma non posso recedere dalla presa deliberazione.

Presidente. Viene ora una interrogazione degli onorevoli Pantano e Colajanni ai ministri del tesoro e dell'agricoltura e commercio « per conoscere i loro intendimenti circa l'abolizione del dazio di uscita sugli zolfi, e la promessa istituzione dei magazzini generali in Sicilia per l'industria zolforifera.

Luzzatti, ministro del tesoro. Il dazio di uscita sugli zolfi, è uno di quelli che non può durare a lungo nella legislazione doganale italiana. Ma l'abolizione non è urgente, o almeno non lo è quanto quella del dazio di uscita sulle sete, industria sulla quale impongono moltissimi pericoli, noti alla Camera e per la quale c'è davvero danno nell'indugio. È perciò che il Governo ha preso l'impegno, il quale manterrà immediatamente, di presentare un disegno di legge per questa abolizione compensando la perdita dell'erario con equivalenti economie già pronte.

Riguardo ai magazzini generali l'onorevole Pantano sa che il Governo, facendo plauso all'iniziativa presa da lui, e parmi anche dall'onorevole Colajanni, ha dato opera perchè il Banco di Sicilia promovesse questa utilissima istituzione, utilissima dal punto di vista economico e da quello sociale.

Il Banco di Sicilia ha secondato la iniziativa del Governo e ha preso l'impegno di far sorgere i magazzini generali nei principali centri dell'industria e del commercio

dello zolfo incominciando da Catania, sede opportunissima per un primo esperimento.

Il Governo anche di recente ebbe affidamento dal Banco di Sicilia che non solo persevererebbe nei buoni propositi; ma avrebbe assecondato queste istituzioni locali, senza riguardo al bilancio, perchè considera questo come danaro ottimamente speso, e che avrebbe quindi fatto in modo che la istituzione dei magazzini generali sorgesse, non solo in Catania dove è bene avviata, ma a Girgenti, a Licata e probabilmente anche in qualche altro luogo.

A questo proposito, il Governo ha manifestato al Banco di Sicilia il pensiero che, per quanto è possibile, si elimini ogni elemento di speculazione privata dalla fondazione dei magazzini generali a pro della industria solforifera. Se il Banco di Sicilia non vuole esso direttamente fondare ed esercitare i magazzini generali, si associ ad altri Istituti pubblici, e i più opportuni sarebbero le Casse di risparmio e le Camere di commercio, le quali appunto, d'amore e di accordo col Banco di Sicilia, possono conferire al nuovo Istituto un carattere di materna impersonalità, aliena da ogni speculazione.

Il Banco di Sicilia è pieno di nobili iniziative, è un solido Istituto, che ha diffuso sotto tutte le forme convenienti il credito nell'isola ricca e bella e altrove, e non ha bisogno di esempi. Ma in casa nostra vi è un esempio a cui tutti gli Istituti possono conformarsi senza sentirsi diminuiti, ed è quello della Cassa di risparmio di Milano, la quale ha preso, in tempi difficili per l'industria della seta, parecchi anni or sono, l'iniziativa di un magazzino generale delle sete, facendo su questa preziosa materia cospicue e continue anticipazioni a mite ragione d'interesse.

Anche allora vi erano dei timidi, dei prudenti o degli accorti che consigliavano la Cassa di risparmio di Milano a non esercitare direttamente il magazzino generale delle sete, a separare la custodia dalle operazioni di credito ed altrettali avvedimenti, i quali non mancavano di buone ragioni tecniche e avevano l'apparenza della verità e della prudenza. Ma la Cassa di risparmio di Milano, con un ardimento che si è mutato in tor-naconto, come avviene ogni volta che le imprese economiche sono immaginate con vasto programma, non badò a quei consigli, e fece essa la fondazione del magazzino generale

delle sete; e non solo lo fondò, ma fu altresì essa che fece le anticipazioni sulle sete ed ebbe il compenso di vedere che il traffico di questo prodotto cospicuo, il quale prima prendeva la via di Lione, ha preso poi più spesso quella di Milano. Di guisa che in alcuni tempi Milano ha emulato Lione, e talora, per quanto riguarda il traffico delle sete, l'ha sorpassata.

Questo esempio nobilissimo che si può additare al Banco di Sicilia, perchè si tratta della maggiore istituzione di risparmio, non solo dell'Italia, ma del mondo, ho voluto accennarlo qui, appunto perchè il Banco di Sicilia sappia osare e faccia esso direttamente, d'accordo con la Camera di commercio e con le Casse di risparmio, ciò che forse non riuscirebbe con buoni effetti utili, se si mescolassero all'interesse generale, rappresentato dal Banco, dalla Cassa di risparmio e dalla Camera di commercio, altri elementi d'interesse individuale.

Ciò che ha fatto così buona prova per le sete a Milano, non può non farlo per gli zolfi in Sicilia, quando l'istituzione conservi il suo carattere d'Istituto pubblico e impersonale.

In quest'intendimenti, nei quali credo che l'onorevole Pantano consenta (perchè mi pare che quando egli consigliava questa istituzione al Governo muovesse appunto da così alti propositi) persevererò perchè il Banco di Sicilia rompa gl'indugi che non mancano mai agli Istituti, le cui deliberazioni sono sottoposte ai consigli di numerose persone e perchè al più presto possibile s'incominci intanto lo esperimento a Catania con quel criterio che ho indicato, a Catania, ch'è sede opportunissima perchè l'esperimento si inizi nelle migliori condizioni. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Ringrazio l'onorevole Luzzatti della cortese risposta che ha voluto darmi; ma non posso non aggiungere talune osservazioni alle sue.

Per ciò che si riferisce al dazio di uscita degli zolfi, io non inasprirò, in questo momento, una questione tanto delicata. L'onorevole ministro consente, con me, nella necessità di abolire, il più presto che si possa, questa tassa medioevale che avrebbe dovuto invero essere abolita negli anni in cui l'industria degli zolfi traversò momenti assai peg-

giori di quelli che oggi traversa la seta. Comprendo che ci troviamo di fronte ad un problema complesso: ma i dolori sono dolori, e, comunque si manifestino, o per vizii interni o per concorrenza estera, debbono richiamare ugualmente l'attenzione della Camera.

Però, se da un canto posso, ora come ora, non insistere sopra un'immediata abolizione del dazio di uscita sugli zolfi, per rimetterla a quando sian men tristi le condizioni della finanza italiana, non potrei persistere in tale divisamento ove non si venisse, da parte del Governo, a decisivi e chiari provvedimenti in pro di una industria che, di fronte soprattutto alla crisi che travaglia tutto il resto del mercato isolano, rappresenta in questo momento la maggiore e più immediata delle sue risorse economiche.

Questa industria è vittima, da lungo tempo, di una speculazione ingorda; di una speculazione monopolizzata da grossi esportatori e banchieri, che hanno usufruito dei capitali del Banco di Sicilia, per fare i proprii interessi, deprimendo in pari tempo la industria degli zolfi a danno della economia nazionale.

Quando io ed il mio amico Colajanni pregammo il Governo di voler promuovere la istituzione dei magazzini generali, come il miglior modo con cui il Banco di Sicilia avrebbe potuto provvedere agl'interessi di quella industria e ai proprii (perchè con le altre operazioni anteriormente escogitate aveva cimentato parte dei suoi capitali, mentre con questa non correrebbe alcun rischio), io ne ebbi risposta assicuratrice dall'onorevole Chimirri, che allora reggeva il Ministero di agricoltura, ed alle parole successe la efficace opera stimolatrice verso la direzione del Banco di Sicilia; ma le cose si sono mutate per via.

Il Banco di Sicilia, che, da principio, mostrò di accogliere quella proposta, con larghezza di vedute e di propositi, dimostra ora di volerla attuare in una certa maniera e misura che si risolverebbe in una vera ironia. Asserendo cioè che non potrebbe da sè stesso gestire i magazzini generali dello zolfo, mentre la Cassa di risparmio di Milano, gestisce direttamente i magazzini della seta che presentavano maggiori difficoltà (perchè lo zolfo non è soggetto a deteriorazione, è facilmente assicurabile, e non richiede grandi impianti, bastando anche dei semplici steccati di legno, come si fa a Girgenti, per istituire dei vasti depositi) il Banco di Sicilia ha cominciato ad

invocare l'aiuto di istituzioni ausiliarie, di Camere di commercio, di Banche secondarie ed anche di azioni private.

Se le mie informazioni sono esatte, si sarebbe a questo: che per i primi magazzini, che sorgerebbero a Catania, il capitale necessario al loro funzionamento sarebbe fornito per 300,000 lire da quella Camera di commercio, la quale ignoro se possa disporre di questa cifra, ma ammetto che lo possa, e per 125 mila lire dal Banco di Sicilia. Vale a dire che quei magazzini si istituirebbero con un capitale complessivo di 425,000 lire corrispondente approssimativamente al valore di mercato di 50,000 quintali circa di zolfo, quanti ne può dare una sola delle tante miniere dell'isola che hanno qualche importanza. Una vera irrisione! E peggio poi se alla deficienza si volesse riparare facendo appello al concorso di azioni private, che altererebbero la funzione vera dei magazzini generali facendovi entrare subito lo spirito della speculazione.

E ciò riesce doppiamente doloroso, di fronte a quel che si legge, contemporaneamente, nella relazione che il direttore generale del Banco di Sicilia ha fatto testè al Consiglio del Banco raccolto in Palermo.

In quella relazione, ispirata a sentimenti di molto interessamento verso il Banco, e che non è qui il caso di esaminare in tutte le sue parti, meritevole di lode in alcune, suscettiva in altre di serie osservazioni, sono consacrate le seguenti cifre, per quel che si riferisce alle operazioni di sconto.

Il Banco, in quest'ultimo triennio, dal 1889 al 1891, ha visto diminuire il numero degli effetti scontati da 117,000 a 106,000, ed aumentare invece il capitale investito nello sconto da 205 a 215 milioni.

Poi, mentre nel triennio 1889-91 la somma investita in piccole cambiali, fino a lire due mila, scendeva da 57 a 52 milioni, e quella intermedia fra le due e le 20 mila lire subiva insensibili variazioni, quella invece investita in effetti superiori alle 20 mila lire cresceva da 41 a 70 milioni, e la media di ogni effetto saliva da 39 a 53 mila lire, raggiungendo, nella sola Palermo, una media di 71 mila lire per ogni cambiale e per una somma di oltre 30 milioni in un solo anno.

E mentre a Milano lo stesso Banco nel 1891 scontava 30 mila effetti per 39 milioni di lire

a Palermo ne scontava appena 18 mila per 50 milioni di lire.

E ciò, su per giù, si ripete in tutte le sedi della Sicilia; dimostrando come i capitali del Banco siano dati in larghissima misura ai presentatori delle grosse cambiali, mentre si lesinano al piccolo commercio ed all'industria, a cui quei capitali sono sacri, e in beneficio delle quali dovrebbero specialmente destinarsi.

Su questa eccezionale condizione di cose richiamo quindi l'attenzione del Governo, perchè non è lecito ad un Istituto, il quale è rivestito della più alta funzione del credito nazionale, quella del privilegio della emissione, di regolare in questo modo il suo portafoglio. E quando s'investono in tale modo ingenti capitali, se fosse per confermarsi quanto si afferma, che cioè il Banco di Sicilia intenda dedicare soltanto 125,000 lire al funzionamento dei magazzini generali per la industria degli zolfi (la somma, cioè, che dà all'ultimo dei suoi grossi clienti per una o due cambiali) sarebbe tale un'ironia che io non avrei parole sufficienti per bollarla, come si converrebbe, dinanzi al Parlamento e dinanzi al Paese. Non fu davvero così restio a largheggiare il Banco di Sicilia quando ammise allo sconto le lettere d'ordine in zolfi, lettere che i banchieri traevano sui propri magazzini in gran parte a vuoto, scontandone per dei milioni!

È da quel sistema, che favoriva la grossa speculazione a scapito della vera industria che ebbe origine gran parte della sofferenza del Banco. Ed oggi che la industria vera produttiva trovasi in ogni angolo dell'isola sprovvista di capitali, in mano dell'usura, esposta ad oscillazioni continue, oggi che essa invoca dal Banco i magazzini generali per attingere al credito direttamente, contro pegno, senza far correre la minima alea all'Istituto, si risponde col mettere a sua disposizione 125 mila lire; col cercare cooperazioni indirette, che uscendo da una certa sfera di enti autonomi, potrebbero tradursi in una nuova mistificazione a danno dell'industria ed a beneficio di nuove forme di speculazioni sfruttatrici!

In tale stato di cose io sento il bisogno di dichiarare che, se il Banco di Sicilia non provvede nella misura e nel modo che sono reclamati dall'interesse generale del Paese, e se il Governo non riuscirà, malgrado ogni

suo buon volere, e come ne ha fatto solenne promessa, d'indurlo all'adempimento dei suoi alti doveri, in tal caso, a discarico di ogni nostra responsabilità, tanto io che il mio amico Colajanni, presenteremo un'apposita mozione alla Camera per provocare dal Parlamento gli opportuni provvedimenti.

Luzzatti, ministro del tesoro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Luzzatti, ministro del tesoro. Desidero di mettere bene in chiaro che, nonostante il calore della discussione, non c'è alcun dissidio tra l'onorevole Pantano e il Governo sull'argomento della sua interrogazione.

Soltanto vorrei pregare l'onorevole Pantano di non lasciare la Camera sotto la impressione delle parole da lui dette nel calore della improvvisazione, le quali possono far supporre che il Banco di Sicilia sia uno di quegli Istituti di credito deboli, che corrono qualche pericolo, mentre io debbo dichiarare, e in ciò l'onorevole Pantano deve consentire con me, che il Banco di Sicilia rappresenta uno di quegli esempi di riparazione e di reintegrazione del credito che vanno notati con soddisfazione.

Ricordo un periodo in cui per opera di gestioni non avvedute e d'altre cagioni che è inutile qui indicare, il Banco di Sicilia era caduto al basso; ma poi, diretto vigorosamente da un uomo, che rammento qui a cagion d'onore, il Notarbartolo, le sue sorti cambiarono; il Notarbartolo seppe portarlo a tale altezza e a tale prosperità che oggi è uno degli Istituti di emissione più solidi del nostro paese.

Consento con l'onorevole Pantano che, diffondendo il credito con equità, cercando, prediligendo le imprese sicure, medie e piccole, il Banco di Sicilia troverà la sua fortuna e non si allontanerà dalla sua tradizione che è quella di un Istituto essenzialmente popolare; ma ciò non significa che esso sia un Istituto a cui manchi solidità o saviezza di amministrazione.

E, giacchè ho facoltà di parlare, soggiungo un'altra osservazione.

L'onorevole Pantano ha notato che il Banco di Sicilia ha scontato un numero di cambiali maggiore a Milano che a Palermo. Ma gli farò osservare che ciò può avere un valore statistico, ma non ha un valore intrinseco, poichè tutti gli Istituti di emis-

sione e di credito nella metropoli commerciale e industriale dell'Italia, che è Milano, trovano lucri più sicuri e affari più numerosi; il che non esclude che questi Istituti debbano curare in ogni modo di diffondere il credito equabilmente nei luoghi dove ebbero la loro origine, e non toglie loro il dovere di curare quelle istituzioni che, come il magazzino generale degli zolfi, di cui ha ragionato l'onorevole Pantano, diano più larga esplicazione a una delle industrie più ricche del nostro paese.

Ridotta la questione in questi termini e in queste proporzioni, credo che non vi sia dissidio fra l'onorevole Pantano e me; ma desidero che nella Camera e nel paese rimanga il convincimento che ci troviamo di fronte a uno degli Istituti di credito più saldi d'Italia.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma onorevole Pantano, sono passati i 40 minuti.

Pantano. Per fatto personale.

Presidente. Parli.

Pantano. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole ministro, nel desiderio che da questo dibattito nessuno possa o debba trarre argomento per dubitare che le condizioni del Banco di Sicilia non siano tra le più fiorenti fra gl'Istituti bancarii italiani; io sono anzi lieto ed orgoglioso per la mia isola natia, che il suo Istituto bancario, che è uno dei maggiori d'Italia, si diporti nel suo insieme in modo tale da tener alta la reputazione del credito nazionale. Questo non lo dico solo ora, ma l'ho detto altre volte alla Camera. Quello che io ho criticato, è il modo dell'investimento dei suoi capitali, non rispondente agl'interessi più diretti dell'attività economica dell'isola, e delle sue classi lavoratrici, e non già la sicurezza delle sue operazioni bancarie.

Chiarito ciò, mi tocca eziandio di rettificare un errato apprezzamento nel quale è incorso l'onorevole ministro.

Io non ho lamentato menomamente che il Banco di Sicilia trovasse a Milano largo campo all'investimento del suo numerario; ho notato solo che, mentre a Milano scontava un numero grandissimo di effetti erogando un capitale relativamente minimo, a Palermo invece, con un capitale quasi doppio, ha scontato un numero di effetti immensamente minore; lo che indica che a Milano si sono fatti

investimenti, diretti, reali, industriali; mentre a Palermo la gran massa degli sconti si è esitata negli effetti di grosso taglio, favorendo segnatamente l'alta speculazione.

Con questa dichiarazione, persuaso di essere completamente all'unisono col pensiero dell'onorevole Luzzatti, nel comune desiderio di giovare all'industria isolana, mi auguro di poter ben presto in questa Camera rendere al Governo i dovuti encomi, per un felice risultato dell'azione che sarà per ispiegare in questa circostanza a pro del paese che lavora e aspetta.

Giuramento del deputato Nicolosi.

Presidente. L'onorevole Nicolosi, quando scadevano i due mesi dalla sua elezione e quindi si compiva il termine per la prestazione del giuramento, avendo giustificato l'impedimento che lo teneva lontano da Roma, ottenne dalla Camera d'essere mantenuto in termine. Essendo ora presente, lo ammetto a giurare.

Leggo la formula. (*Legge la formula*).

Nicolosi. Giuro.

Seguito della discussione dei provvedimenti per le strade ferrate complementari.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge intorno ai provvedimenti per le strade ferrate complementari.

Rammenta la Camera che la discussione è rimasta ieri sospesa al numero 19 della tabella A, la quale fa parte integrante dell'articolo 1° della legge.

Ora trova il suo posto l'emendamento presentato dagli onorevoli Brunetti e Vischi; i quali vorrebbero che, dopo il numero 19, fosse iscritto un numero 19 *bis* colla seguente intitolazione:

Lecce-Francavilla-Fontana con diramazione per Nardò.

L'onorevole Brunetti ha facoltà di parlare.

Brunetti. Col mio discorso di avant'ieri sul primo articolo del disegno di legge io mi trovo di avere già svolto in gran parte l'emendamento che ebbi l'onore di presentare. E mi tacerei affatto se non mi costringesse a parlare la necessità di chiarire alcune circostanze di fatto e di dissipare alcuni dubbi; perciocchè da alcune parole dette l'altro giorno dall'onorevole Marchiori, relatore della

Giunta, e da parecchie domande che mi sono state rivolte dai miei onorevoli amici e colleghi, mi è parso d'intravedere essersi insinuato nell'animo di molti l'inesatto giudizio che io intenda con questo emendamento d'introdurre nella tabella una linea nuova. Per verità non sarei tanto stolto ed indiscreto da parlare in questo momento, e nelle condizioni in cui si trovano il Governo e la Camera, di linee nuove, quando si dura gran fatica a sostenere e difendere linee vecchie già stabilite dalle leggi precedenti. No, o signori, la linea che io propongo non è nuova, ma è molto vecchia e fu decretata nel giorno 8 maggio 1883, quando l'illustre Baccarini, valendosi delle facoltà della legge del 1879, che lo autorizzava a concedere la costruzione di 1530 chilometri, affidava ad un consorzio questa linea, che misura 86 chilometri.

Posteriormente, dopo questa concessione, il Consorzio, valendosi della clausola dell'articolo 18 della legge del 27 aprile 1885, domandò al Governo la retrocessione della linea, ed il Governo dichiarò di sentirsi obbligato ad assumerne la costruzione e l'esercizio col concorso di un decimo da parte del Consorzio.

La linea venne quindi compresa nella tabella B, annessa alla legge del 20 luglio 1888, fra le linee di quarta categoria, non sussidiate dal Governo, ma da costruirsi dal Governo col concorso delle provincie, dei comuni e degli enti interessati.

Questo era il primo estremo di fatto, che io intendeva chiarire; il secondo sarebbe la importanza della linea.

Basta gettare un occhio sulla carta per vedere che questa linea allaccia la rete Mediterranea alla stazione di Francavilla, e la Adriatica alla stazione di Nardò; sicchè è una linea centrale, e il nodo della rete ferroviaria di quella estrema provincia delle Puglie. Non voglio dire di più intorno alla importanza di questa linea, imperocchè io confermo quello che ebbi l'onore di dire l'altro giorno alla Camera, che, cioè, nelle condizioni in cui ci troviamo, l'importanza di questa linea non deve nè punto nè poco misurarsi dalle relazioni commerciali, industriali ed anche militari per la difesa del Regno, ma deve esclusivamente ragguagliarsi alle condizioni legislative e giuridiche, che circondano ed accompagnano la linea, della quale è parola.

Ed io dimostrarai sufficientemente nel mio

discorso di avanti ieri come su questa linea e su qualche altra si accumulino tali precedenti legislativi e giuridici, per forza del contratto intervenuto tra il Governo e gli enti interessati, da imporne l'esecuzione ancorchè non dovesse riconoscersene la più reale importanza commerciale e militare.

Accennerò ad un altro fatto che dimostra il fondamento della mia proposta.

Ho ricordato alla Camera che la legge Baccarini del 1879 autorizzava il Governo a concedere alle Provincie ed ai Consorzi 1530 chilometri di ferrovie. Ebbene, signori, quale fu la porzione accordata alle Provincie del Mezzogiorno? Non altra che la linea di cui vi parlo, e pochi altri chilometri per alcune Provincie di Sicilia.

Le Provincie meridionali quindi di 1530 chilometri non ebbero che 100 o 120 chilometri di concessioni.

Non faccio delle teorie, ma espongo dei fatti dolorosi. E mi affretto a dire che di questi fatti io non ne fo addebito punto nè al Governo presente, nè ai passati. Io voglio anche ritenere colpevoli di trascuratezza le Provincie meridionali; ma debbo dire però che nel fatto esse non hanno che questa misera linea che difendo. Orbene, signori, quando sopra 1530 chilometri non fu data alle Provincie meridionali che questa sola linea, non vi erompe dall'animo un sentimento di giustizia, perchè la pochezza delle concessioni sia compensata almeno con una sollecita esecuzione di questa linea?

L'onorevole Cadolini, mio vecchio e caro amico, con cui abbiamo diviso in altri tempi le battaglie parlamentari, con quella parola ispirata sempre al più nobile patriottismo, diceva l'altro giorno: si rassegnino le Provincie. Si rassegnino! Onorevole Cadolini, riconosca anche a me un po' di patriottismo e mi consenta di risponderle che la Provincia di Lecce si è rassegnata dal 1880 al 1883 per avere la concessione; si è rassegnata dal 1883 al 1885 per ottenere una legge che le alleviasse oneri insopportabili; si è rassegnata per vedere nella legge del 1888 stabilito e concretato il suo diritto; si è rassegnata infine ad aspettare il 1893-94 per vedere il cominciamento della costruzione di questa linea.

E quando, onorevole Cadolini, la mia Provincia è giunta a questo punto di rassegnazione, non è naturale che scoppii il fremito dell'impazienza? La rassegnazione! Ci rasse-

gniamo tutti dinanzi ai sacrifici; siamo tutti pronti a far sacrificio della vita e delle sostanze, non v'è provincia del Regno che sia mai venuta meno ai suoi doveri innanzi alla patria; ma, onorevole Cadolini, quando si devono fare dei sacrifici per giovare ad altri ovvero per non vedere attuata quella giustizia distributiva che non dovrebbe mai essere offesa, non si tratta più di rassegnazione, ma di viltà!

Io non vedo al suo posto l'onorevole Nicotera; s'egli fosse qui, io gli ricorderei i molti discorsi che egli ha fatto dal suo banco di deputato. Quando gli si chiedeva dal Governo questa rassegnazione, l'onorevole Nicotera rispondeva: parificate le provincie del Regno nella viabilità ferroviaria, parificatele in tutti i lavori pubblici, parificatele nei mezzi di sviluppo della loro economia, ed allora parleremo di parità di sacrifici, allora parleremo di rassegnazione. Ebbene, fo mie queste parole che allora, da vero patriota, pronunciava da questi stessi banchi l'onorevole Nicotera. Non lo dico per fargli un addebito; lo dico perchè credo che l'onorevole Nicotera in quei momenti fosse ispirato dal più puro e dal più sincero patriottismo.

Ora, o signori, quando si presenta una linea di 86 chilometri in queste condizioni, ma perchè rimandarla ad una legge futura; a quella del 1893, della quale, l'onorevole Branca non può neppure assicurare la presentazione; perchè non so se nel 1893 siederà ancora su quei banchi. Perchè non includerla in questa tabella?

Comprendo l'obiezione che mi si farà. Si potrà dire che la legge stabilisce la spesa da farsi nel 1892-93; ma nel secondo e nel terzo periodo dell'articolo primo stabilisce pure il da farsi per l'intero quinquennio 1893-97; quindi non vi sarebbe contraddizione ad inserire questa linea nella tabella; perocchè, in virtù della legge del 1888, dovrebbe esserne cominciata la costruzione nell'esercizio 1893-1894, che entra precisamente nel quinquennio di cui è parola all'articolo 1°.

Aggiungo che tanto il Ministero quanto la Giunta parlamentare a me pare siano incorsi in un equivoco, che mi veniva fatto notare da un nostro collega che fu già ministro. L'equivoco è che, ammettendo nella tabella questa linea, molte altre dovrebbero esservi introdotte. Ebbene, ciò è perfettamente inesatto, ed io me ne sono ancor più

accertato in seguito al discorso fatto, in risposta al mio, dall'onorevole relatore Marchiori.

Quand'io l'altro giorno leggeva l'elenco delle linee contemplate dalle tabelle A e B della legge del 1888 alle quali provvede questa legge, l'onorevole Marchiori mi rispondeva che erano già costruite, ed ha fatto eccezione per una sola. Quindi di tutte le linee incluse nelle due tabelle della legge del 1888, l'attuale disegno di legge non ne esclude che due, che, se vi fossero incluse, non comprometterebbero certamente la finanza dello Stato.

Aggiungo poi che io non tengo alla forma; io tengo alla sostanza: per me, onorevole ministro, lo dico schiettamente a lei, ed alla Camera, ho il gravissimo dubbio che, non ostante tutte le buone intenzioni che ha il ministro, non ostante la legge promessa per il 1893, queste due linee possano per avventura naufragare in future combinazioni finanziarie, delle quali in questo momento io non so vedere la portata.

Io non dubito delle intenzioni del ministro, ma nè egli nè io possiamo essere arbitri dell'avvenire, che, come fu detto, è sulle ginocchia di Giove.

Or bene, invece di lasciare queste linee così sospese, invece di abbandonarle alla legge del 1893, comprendiamole oggi nella legge che abbiamo davanti. E se non piace alla Giunta e al ministro il mio emendamento, ne formulino un altro che esprima lo stesso concetto, ed io ne sarò pago.

E quando altro non si volesse fare che un articolo aggiuntivo, nel quale fosse solamente detto, che per queste linee e per un'altra che non è ancora costruita si manterranno ferme le disposizioni della legge del 1888, tanto per i termini della costruzione, quanto per le modalità, e per le somme, io me ne accontenterei.

Onorevole ministro, io parlo coll'animo aperto; vorrei sottrarre quelle popolazioni dal dubbio che le rode. E se l'onorevole Corvetto ed altri hanno gettato quasi un grido d'allarme per alcune linee le quali sono contemplate in questa tabella, ed hanno fatta questione del più e del meno, dell'insufficienza, o della sufficienza delle somme, che cosa dovrei dire io per una linea che non vedo neppure rammentata in questo disegno di legge?

L'onorevole Miceli disse ieri una dura verità, che, cioè, proseguendo nella via per la

quale si è messo il Governo, invece di liquidare il nostro passato finanziario, si liquida l'autorità del Governo. Ma io aggiungo di più che in questa maniera si liquida la fiducia del paese, il quale perderà ogni fiducia, e sarà diffidente, non solo del Governo, ma di noi, ed allora ascolterà le insinuazioni di coloro i quali vorrebbero spingere la diffidenza anche contro le nostre libere istituzioni.

Mi regolerò secondo le risposte dell'onorevole ministro. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. Ho domandato all'onorevole Brunetti il permesso di aggiungere la mia firma alla sua autorevolissima, sotto l'emendamento; ed ora domando a voi, onorevoli colleghi, il permesso di aggiungere poche altre parole a quelle da lui pronunziate testè.

L'onorevole Brunetti, coll'autorità che gli viene dal suo passato parlamentare, vi ha, o signori, narrato come e perchè la linea di 86 chilometri di Francavilla-Lecce-Nardò fu dalla legge del 1888 (giustamente chiamata pacificatrice), stabilita nella tabella B, tra le linee di quarta categoria, da costruirsi dallo Stato, coi determinati concorsi: e vi ha fatto notare tutta l'importanza di essa. Io mi auguro che tali parole abbiano richiamata la benevola attenzione vostra e dell'onorevole ministro.

Io intendo ricordare al vostro patriottismo e alla vostra equanimità che in quella Provincia, che pure ha ottomila chilometri quadrati di superficie, vi sono appena 300 chilometri di ferrovia, e siffattamente distribuiti (come potete facilmente vedere, prendendo una qualunque carta ferroviaria) da impedire le comunicazioni tra i centri più importanti della Provincia medesima. Quindi è che la linea di cui parliamo verrebbe a mettere, come bene ha detto l'onorevole Brunetti, in comunicazione la rete Adriatica con quella Mediterranea, ed io aggiungerò che verrebbe a facilitare, con un riaccordo in Nardò, un'altra linea (ch'è d'iniziativa privata), cioè quella da noi già indicata col nome: Maglie-Gagliano-Gallipoli.

In questa maniera noi potremo toccare tutti quei vari scali che trovansi sul tallone d'Italia, e forse (dico *forse*, perchè non intendo impegnarmi in una questione tecnica) con grande vantaggio militare; giacchè, tutti sapete, ed io non mi permetto di spiegare a

voi, quale sia l'esposizione di quella parte d'Italia ed a quali pericoli possa essere dedita soggetta in determinate circostanze.

Ma se questa è l'importanza che la linea avrebbe, per quale ragione di giustizia dovrebbe essere concessa alla Provincia che rappresento?

Badate, mi si dirà dall'onorevole ministro: voi volete mettere il carro avanti ai buoi, inquantochè con la legge che discutiamo, noi ci occupiamo degli stanziamenti, con le debite riduzioni, sino al 1892, mentre la linea che voi dite dovrà avere per la legge del 1888 un suo primo stanziamento di un milione nell'esercizio 1893-94. Qui io, senza ritornare sulla discussione generale, già chiusa, vorrei proprio interessare un pochino il cuore di buon meridionale dell'egregio ministro dei lavori pubblici; e gli direi, così, a bassa voce, tutto l'animo mio circa il valore di questa legge. È vero che questa ne promette un'altra, e credo che il ministro abbia il fermo proposito di presentarla, poichè ci è stata data la sua parola; ma temo che davvero la legge non verrà. È molto facile, se non è certo, che questa sia l'ultima parola in questa materia. Ed allora che nascerà? Nascerà che, quando saremo nell'esercizio 1893-94, in attesa di quest'altra legge, in attesa di quel tale reparto delle dotazioni, vedremo fare alla linea che m'interessa un trattamento assai doloroso. Ecco perchè, in considerazione della giustizia e della bontà del nostro reclamo, e principalmente in considerazione del diritto così riconosciuto, vi domandiamo fin da questo momento la parola di pace per la mia regione.

Non voglio ricordare quelle che altra volta furono le opinioni sue, onorevole Branca, e dell'onorevole Nicotera in conformità della mia tesi; giacchè, senza mancar di rispetto a coloro che arrivano al potere, so bene che una cosa è parlare dai banchi dei deputati, ed altra è parlare da quello dei ministri. Ma dico solamente che la presenza dei meridionali al potere mi fa temere assai pel Mezzogiorno.

Una volta l'onorevole Di San Donato disse, proprio a lei, onorevole Branca, che egli aveva molta paura, nell'interesse delle dette Provincie, quando vedeva un uomo del Mezzogiorno su quei banchi (*accennando al banco del Governo*), perchè ordinariamente trovava in quell'uomo il principale ostacolo per il riconoscimento di diritti che facilmente sarebbero riconosciuti dai settentrionali.

Ora vorrei una prova contraria, a favore dei sacrosanti diritti della provincia di Lecce.

Questa, dirò all'onorevole Cadolini, ha anche il suo martirologio politico abbastanza nobile, ma non può qui venire a fare la facile declamazione di patriottismo da lui desiderata ieri, giacchè trovasi in disagio assai opprimente. È facile fare una declamazione di patriottismo quando si appartiene ad una regione più o meno sodisfatta. Dovreste voi avere il patriottismo, se non la giustizia, di ammettere che noi non pretendiamo troppo se domandiamo qualche cosa, che valga non dirò a metterci alla pari delle vostre favorite regioni; ma a migliorare in modo le nostre condizioni da non farci restare al disotto delle regioni conquistate dell'Abissinia.

Quindi è che mi auguro che l'onorevole ministro, accettando l'emendamento nostro e consentendo di segnare nella tabella la nostra linea, vorrà accettare la riconoscenza di popolazioni le quali hanno avuto un solo torto: quello di confidare sempre ed aspettar sempre per rimanere sempre deluse. (*Benissimo! Bravo!*)

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io debbo dichiarare che tanto al posto di deputato, come a quello di ministro non ho che un solo sentimento, quello di essere italiano e di adempiere ai miei doveri verso la patria comune, e verso ciascuna delle sue parti.

Dirò poi all'onorevole Vischi, il quale ha parlato di Abissinia, che se vi è provincia del mezzogiorno la quale abbia una rete completa, è quella di Lecce; dunque il paragonarla nella viabilità all'Abissinia è proprio fuor di luogo e di ragione.

Venendo a parlare della distribuzione delle linee fra le varie Provincie, reclamo la mia parte di responsabilità come presidente della Giunta parlamentare che ha riferito sulla legge del 1888. In quella legge alle ferrovie di quarta categoria, di cui è inutile ripetere l'elenco, furono assegnate lire 89,500,000. Di questi 89 milioni, otto sono per la Francavilla-Fontana e 55 per la Castelvetro-Porto Empedocle.

Dunque sopra 89 milioni se ne assegnarono 63 alle ferrovie del mezzogiorno, mentre soltanto 26 milioni ne rimasero per tutte le altre regioni d'Italia.

E questa, ripeto, fu vera giustizia: perchè

la legge del 1888, di cui bisogna dare gran merito e lode all'onorevole Crispi, allora presidente del Consiglio, all'onorevole Saracco, ministro dei lavori pubblici, e a coloro che con molto zelo collaborarono nella Commissione parlamentare e nella Camera, provvide a pacificare e parificare dinanzi alle ferrovie tutte le Provincie. Ora, come si può venire a parlare di ingiustizia, ed a fare invocazioni e ricordi dell'onorevole Nicotera e di altri con le solite frasi stereotipate patriottiche (*Bravo!*) quando la legge del 1888 è stata precisamente fatta per correggere, dove erano, le disuguaglianze?

Io sono fra coloro che qui dentro hanno sempre parlato il meno possibile di patriottismo, perchè credo che dove e quando si parla di leggi, di interessi, di equilibrio, e di affari, il patriottismo non debba entrarci punto. Il patriottismo deve invocarsi quando si tratta veramente dei grandi ideali della nazione, quando si tratta di fare sacrifici sul serio, e non quando si tratta di invocare dei benefici! (*Benissimo!*)

Ma veniamo ora alla Francavilla-Lecce. Lo stanziamento comincia nel 1893-94 con un milione e va a finire nel 1898. La spesa prevista da prima in quattro milioni è portata ora ad otto; e il consorzio dovrebbe pagare 800,000 lire.

Ora la legge promessa con questa che si discute deve presentarsi nel primo semestre del 1893, mentre, torno a dire, lo stanziamento deve cominciare col 1893-94.

Inoltre bisogna vedere se i contributi promessi saranno mantenuti. Anzi, anche a questo proposito, ho bisogno di fare una precisa dichiarazione alla Camera. Vi sono certe linee, le quali possono essere sostenute dai Corpi provinciali o da persone influenti, ma che non sempre sono volute dai contribuenti che pagano.

Ora io non posso accettare emendamenti di sorta tanto dall'onorevole Vischi quanto dall'onorevole Brunetti; e faccio questa dichiarazione precisa, affinché la discussione non si protragga inutilmente.

Quanto agli impegni, ho già dichiarato molte volte che questa non è legge di abrogazione, ma è legge semplicemente di proroga; che perciò i termini non possono essere derogati, perchè non cadono sotto la sanzione della presente legge; tutt'al più potrebbero cadere sotto la sanzione della legge del 1892-93

che dovrà essere presentata e discussa a suo tempo.

Quindi prego gli onorevoli Brunetti e Vischi di riservare le loro parole concitate per quando si discuterà quella legge.

Vischi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

Vischi. La risposta in merito, che l'onorevole ministro potrebbe avere da me, gli verrà data, sono sicuro, dall'onorevole Brunetti, e però me ne dispenso. Mi permetto di rilevare innanzi tutto che l'onorevole ministro, senza avere presente la verità delle cose, ha detto che la provincia di Lecce sia tra quelle più fornite di ferrovie. Cosa questa da potersi dire soltanto, ma non sostenere.

Invito, come fece altra volta l'egregio mio amico, onorevole Saverio Vollarò, l'onorevole ministro a guardare una carta geografica, di quelle alligate agli orari ferroviari, per vedere se le sue affermazioni (che sono pure di un ministro dei lavori pubblici) abbiano serietà.

L'onorevole ministro, per la qualità che ebbe di presidente della Commissione del 1888, reclama a suo merito la bontà di quella legge pacificatrice. E l'ho detto anch'io questo, onorevole ministro, quando ho riconosciuto che giustamente fu dall'onorevole Saracco proclamato che la legge del 1888 era una legge pacificatrice. Ma, onorevole ministro Branca, appunto perchè quella legge era pacificatrice, quest'altra che la perturba, merita un nome diverso, nome non lusinghiero che colpirà Lei.

Noi domandiamo la linea ferroviaria, si assicuri onorevole ministro, non facendoci eco nè di Consigli comunali, nè di Consigli provinciali soltanto, ma facendoci espressione dei reclami di quelle popolazioni le quali hanno il torto di non ricorrere ai clamori, o al sistema di fare arrivare qui molte petizioni; ovvero all'altro ancor più concludente di pronunciare alle orecchie dell'onorevole ministro le proprie pretese sotto certe condizioni politiche. Quelle popolazioni hanno avuto l'ingenuo sistema di aspettare che qui dentro la giustizia fosse stata spontaneamente fatta, senza mai supporre contro il loro diritto risposte eguali a quelle datemi dall'onorevole ministro.

La rana, per non averla domandata, si trovò senza coda (*Ilarità*); e noi ci troviamo adesso per la stessa ragione senza ferrovie, e veniamo

a gradire per il gusto matto di avere una lavatina di capo da parte dell'onorevole ministro. (*Bravo!*)

Egli ci dice: non venite ad alzare la voce, in nome del patriottismo, quando chiedete; perchè il patriottismo sta nei sacrifici.

Questi sono due termini correlativi, onorevole ministro.

Io credo che la regione che rappresento, di patriottismo abbia dato abbastanza prove, quando ha fatto il suo dovere di pagare e costantemente pagare, per veder compiuta la costruzione di tutta la rete ferroviaria nelle altre provincie italiane, per le quali nessuno si preoccupò del disavanzo, allora maggiore dell'attuale, e nessun Luzzatti si fece venire il timore di ricorrere al credito pubblico. Ora il patriottismo corrispettivo dovrebbe venire dai satolli, affinchè un po' di giustizia sia fatta a noi di laggiù. Come vede, onorevole ministro, con le stesse frasi la mia risposta è facile e niente lusinghiera per Lei, dal momento che si è voluto dare il lusso di fare lezioni di patriottismo per sollecitare il facile plauso dei satolli!

Però, non mi faccio illusioni: la Camera seguirà il ministro nel non accettare il nostro emendamento, circa il quale lascio che l'onorevole mio amico Brunetti valuti la convenienza di sostenerlo o ritirarlo. Noi, a tempo debito, sapremo fare il nostro dovere ritornando sulla questione; ma sono contento di aver potuto dire da questo posto ai miei elettori che essi hanno fatto male ad attendere, come ora farebbero meglio a seguire gli esempi venuti dalle altre regioni facendosi altamente valere. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Ringrazio l'onorevole mio amico Vischi delle cortesi parole al mio indirizzo, e rispondo brevemente all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Egli, per verità, ha frainteso ciò che io ebbi l'onore di pronunciare poc'anzi, quando ha supposto che io attribuissero al ministro idee d'ingiustizia e di parzialità.

Io non ho detto nulla di simile, e non ho mai dubitato dei sensi profondamente italiani dell'onorevole Branca. Egli però ha soggiunto che non è patriottismo invocare benefici; e che anzi, il patriottismo consiste nel sacrificarsi; ed io ne convengo. Ma debbo osservare che io non ho invocato il patriottismo per chie-

dere benefici, ma soltanto per rispondere all'onorevole Cadolini ed altri che malamente lo invocavano, chiedendo sacrifici non dovuti, e che offendono la giustizia; e per far notare che se lo Statuto proclama l'eguaglianza dei cittadini innanzi alla legge, la ragione proclama altresì l'eguaglianza delle Provincie davanti allo Stato.

L'onorevole ministro poi ci dice che nulla è innovato alla legge del 1888, meno i termini; come se i termini fossero una bazzecola in siffatte questioni!

Quando ci sono Provincie le quali hanno aspettato per dieci o dodici anni, crede l'onorevole ministro che sia cosa indifferente aspettare altri cinque? Questa attesa a noi sembra invece assai grave, e gravissima alle Provincie interessate.

La legge del 1888 fu una legge di parificazione o pacificazione, non so come abbia detto l'onorevole ministro; ma il contenuto della legge del 1888 mi pare non abbia nulla a che fare con quello che esponevo poc'anzi alla Camera, cioè che dei 1530 chilometri consentiti dalla legge del 1879, non la mia Provincia, ma tutte le Provincie meridionali ne ebbero appena 120: e tutto questo, ripeto, non ha a che fare con la legge del 1888.

E poi; se la legge del 1888 fu pacificatrice, e parificatrice, lasciatela quale è, applicatela nei suoi veri termini, non differite l'esecuzione di linee le quali sono state differite già per dodici anni, e non vi richiamate ad una legge incerta ed ipotetica quale è quella promessa pel 1893. E quando voi dichiarate la legge del 1888 una legge parificatrice e pacificatrice, e poi presentate un disegno di legge in cui non rammentate neppure due linee le quali sono in quella comprese e che non sono costruite, voi, onorevole ministro, andate proprio contro a quella ripetuta legge del 1888 alla quale avete pur tanto collaborato.

Quanto al mio emendamento, comprendo che, non essendo accettato dal Governo e dalla Commissione, molto meno lo sarebbe dalla maggioranza della Camera: sono troppo vecchio parlamentare per non capire certe cose!

Credo altresì che un voto contrario potrebbe pregiudicare la tesi che io propugno, non solamente rispetto al Ministero presente, ma anche rispetto a quelli che verranno. Quindi non insisto nel mio umile e modestissimo emendamento.

Ma giacchè l'onorevole ministro ha detto che nella legge del 1893 nulla sarà immutato, quanto ai concetti sostanziali, alla legge del 1888, io vorrei da lui almeno una dichiarazione, che, cioè, nulla sarà innovato, anche nei termini, per queste due linee, la cui costruzione non produrrà certamente lo sfacelo della finanza italiana.

Questo, signori, doveva dire a discarico della mia coscienza, ed anche nell'interesse di molte Provincie. Se l'onorevole ministro mi farà questa dichiarazione, l'accetterò e gliene sarò gratissimo oggi e per l'avvenire: se crede poi di nulla dichiarare, se crede di evadere anche della legge del 1888, a me non resta che lasciarne a lui tutta intera la responsabilità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini, presidente della Commissione generale del bilancio. L'onorevole amico Brunetti insiste nel lamentare, con parole di rimprovero il differimento della costruzione delle strade ferrate di cui egli si occupa: ed io debbo alla mia volta insistere nell'osservare che tutte le linee dovettero essere ritardate non ora, ma anche per il passato.

Cagione principale di siffatti ritardi fu quasi sempre la differenza fra la spesa prevista ed il costo reale delle costruzioni.

Allorquando il Parlamento stanziava una somma, per esempio, di cento milioni all'anno (come si stanziarono in parecchi esercizi) per le costruzioni ferroviarie, se il costo di ciascuna linea si verificava superiore alle previsioni, per forza, onde stare nei limiti dei cento milioni, bisognava ritardare una parte delle costruzioni. Questo rispondo all'onorevole collega, per farlo persuaso che, se è legittimo il suo dispiacere per l'inevitabile indugio, questo dispiacere lo abbiamo provato tutti, specialmente rispetto alle strade ferrate attese con ansietà dalle Provincie che più ne sono deficienti.

Ed a conferma di tale asserzione, mi basti ricordare, come già feci nella tornata d'ieri, che la strada ferrata Parma-Spezia, sebbene abbia una importanza nazionale incontestata, e sebbene sia stata concessa fin dal 1858, tuttavia non fu sinora condotta a compimento, e sarà un miracolo se l'avremo entro l'anno venturo.

Vede, dunque, l'onorevole Brunetti che i lamentati indugi tutti abbiamo dovuto subirli.

Per acquietare le preoccupazioni dell'onorevole collega debbo aggiungere altre brevi parole.

È bensì vero che oggi noi stiamo per approvare un disegno di legge inteso a ridurre la spesa annuale per le costruzioni ferroviarie a soli trenta milioni. Ma è vero altresì, lo ricordi l'onorevole Brunetti, che altre costruzioni si stanno facendo per le linee così dette Tirrene, e cioè la Eboli-Reggio e la Messina-Cerda, le quali importano la spesa annua di 50 milioni a carico dello Stato; che si spendono interamente nelle Province della Calabria e della Sicilia. Inoltre le Società ferroviarie assuntrici delle costruzioni di altre linee spendono circa altri 50 milioni.

Brunicardi. L'Adriatica ha speso quarantacinque milioni in tre anni!

Cadolini, presidente della Commissione generale del bilancio. Ora si spendono circa 50 milioni all'anno; è dimostrato nella relazione...

Presidente. Onorevole Cadolini, se l'onorevole Brunetti non insiste nel suo emendamento, è inutile di rientrare nella discussione generale!

Cadolini, presidente della Commissione generale del bilancio. Ma io rispondo agli apprezzamenti dell'onorevole Brunetti!

In ogni modo, saranno 45 milioni, saranno 50. Ma sta in fatto che, fra le linee costruite dalle Società ferroviarie non ci sono che la Genova-Ovada-Asti e la Lecco-Colico nelle Province del nord: le altre sono tutte nelle Province meridionali. Inoltre, nei 30 milioni all'anno proposti nel disegno di legge che stiamo discutendo, vi sono altre dieci linee delle Province del Mezzogiorno. Io domando perciò se, così stando le cose, si possa dire che si commetta ingiustizia a danno di quelle Province.

Quanto a me, che ho sempre desiderato caldissimamente e sostenuto nella Camera la sollecita costruzione delle strade ferrate nel Mezzogiorno, resa necessaria ed urgente per ragioni economiche e politiche, sono lietissimo che ciò si faccia; ma nel tempo stesso debbo riconoscere essere cosa ingiusta il ripetere lo spiacevole rimprovero che quelle Province sono dal Governo e dal Parlamento dimenticate.

Brunicardi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma non è possibile che la discussione proceda in questo modo se ad ogni piè sospinto rientriamo nella discussione ge-

nerale! Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Cadolini, presidente della Commissione generale del bilancio. Si fanno sempre di questi rimproveri! Bisogna pur rispondere!

Brunetti. Non voglio rientrare nella discussione generale; ma poichè non si può avere la viabilità ferroviaria dateci almeno la viabilità della parola. (*Si ride*).

Debbo rispondere ad una domanda giustissima dell'onorevole ministro. Egli ha detto: il Consorzio deve pagare per questa linea un contributo di ottocentomila lire. Ora io posso garantire al ministro che il Consorzio è stato sempre prontissimo a fare il suo dovere; e che io, per incarico del Consorzio medesimo offersi in una volta sola il pagamento delle ottocentomila lire che doveva esser fatto in cinque anni; e le offersi tanto al ministro Saracco quanto alla Compagnia Adriatica, alla quale spetterebbe la costruzione di questa linea, in virtù della legge 27 aprile 1885.

Dunque il Consorzio è pronto a pagare il suo contributo: e il ministro che non lo ha mai richiesto, non deve dubitare del suo buon volere. Aggiungo all'onorevole ministro, il quale ha messo in forse il desiderio delle popolazioni per queste linee, che nel Consiglio provinciale e nei Consigli comunali non si fa altro tutto l'anno, e di anno in anno, che muovere petizioni, votare ordini del giorno, ed interessare noi deputati appunto per la costruzione di queste linee.

E giacchè ho facoltà di parlare, una sola parola debbo dire all'onorevole Cadolini.

Qui non si tratta di una linea per la quale siasi preventivata una spesa, e il cui compimento sia ritardato dal fatto che la spesa è risultata maggiore. Qui si tratta di linee non cominciate, il cui inizio è stato ritardato di dieci anni, e che si vuol ritardare per altri cinque! Ecco la questione.

L'onorevole Cadolini, presidente della Commissione del bilancio, deve poi sapere meglio di me che tutte le linee comprese nelle tabelle A e B della legge del 1888, sono pur tutte previste nella legge che stiamo discutendo, meno due: quelle appunto delle quali ho dovuto discorrere.

Quindi io prego l'onorevole Branca, che credo patriotta quanto altri mai, di volermi assicurare, giacchè sono disposto a ritirare il mio emendamento, che la legge del 1888,

anche per queste due linee, sarà lealmente e religiosamente mantenuta nella legge del 1893.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io ho già dichiarato all'onorevole Brunetti che nel primo semestre del 1893 dovrà proporsi altra legge, e che con la presente legge, la linea resta impregiudicata.

Brunetti. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni e ne prendo atto.

Presentazione di una relazione.

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

Tripepi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione del disegno di legge circa la concessione della cittadinanza italiana agli ufficiali dell'esercito e della marina che non la posseggono.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguita la discussione delle ferrovie complementari.

Presidente. Numero 20. Somma a calcolo per differenza di liquidazione per transazione di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, quanto a quelle della legge 28 luglio 1888 n. 5550, serie 3^a, per memoria.

L'onorevole Rava ha facoltà di parlare.

Rava. Poche parole soltanto per esprimere un desiderio che spero l'onorevole ministro vorrà accogliere. E spero che della somma brevità mi sarà grato anche l'onorevole nostro presidente, perchè, a dir vero, questo articolo aprirebbe l'adito a far discutere non soltanto tutte le 39 linee della legge del 1888, ma anche quelle della legge del luglio 1887.

Nella legge Saracco del 1888, lo ricordo, era stanziato un fondo di 50 milioni per la maggiore spesa di costo, e per le spese eventuali di liquidazione delle linee contemplate in quella legge, e lasciate in costruzione diretta allo Stato. Con la legge Finali del 1890, (la quale modificò gli stanziamenti della legge Saracco) questo fondo di 50 milioni fu esteso a coprire anche le maggiori spese che even-

tualmente si verificassero sulle diciannove linee a cui la legge del 1887 credeva di aver provveduto definitivamente.

Ora l'egregio relatore ci ha avvertito nella sua relazione che il fondo dei cinquanta milioni è ormai esaurito. Egli ha aggiunto, anzi, che già sono impegnati 36 milioni, per liquidazioni dipendenti dalla legge del 1887, e altri per la legge del 1888. E ci ha annunciato ancora che la spesa totale da imputarsi su questo capitolo salirà a circa 74 milioni. Ciò per gli impegni.

Quanto ai pagamenti fatti, per 24 milioni concernono le linee della legge del 1888, e per 8 milioni quelle linee della legge del 1887. Questo pagamento per le linee del 1887, dovrebbe essere, a dir vero, maggiormente chiarito, inquantochè l'impegno assunto figura di tre milioni, mentre le somme pagate ammontano, secondo i documenti stessi allegati alla relazione, a otto milioni.

Ora io non intendo punto rientrare nella discussione generale e sollevare obiezioni circa questi fatti amministrativi; ma, ripeto, mi contento solamente di esprimere un desiderio: desiderio che l'onorevole ministro vorrà accogliere, spero, inquantochè corrisponde modestamente a giuste idee da lui esposte, e tradotte in articoli nel suo primo disegno di legge, presentato nel novembre del 1891. Il desiderio è questo. Il ministro, ora, crede di poter fare a meno di inscrivere nuove somme in bilancio, o di reintegrare il fondo antico al suo vero scopo; ma riconosce pertanto di dovere spendere qualche nuovo milione nel quinquennio, perchè oramai è impegnato, come ci dimostrano i conti della relazione. Voglia adunque avere la cortesia di mettere, o nel bilancio di previsione o in un altro qualsiasi documento, la notizia esatta di queste maggiori spese, divise per ciascuna linea, affinchè noi sappiamo bene quello che costeranno le linee contemplate e dalla legge del 1887 e da quella del 1888. Si credette nel 1887 di avere provveduto definitivamente a diecinueve linee: le previsioni furono superate, ed oggi si seguita a spendere per queste linee, benchè lo stanziamento sia esaurito. Quindi pel desiderio di conoscere il costo delle linee contemplate dalla legge del 1887, io prego l'onorevole ministro di voler presentare alla Camera questa notizia esatta, salvo poi a chiarire in seguito anche il vero costo finale delle linee dipendenti dalla legge del 1888. Io lo pregherei di darci

questo conto, o nel bilancio dei lavori pubblici, o nel resoconto consuntivo, o meglio ancora nel conto patrimoniale, che non impegna il ministro, che è già ricco di molti conti minori, e che si presta molto bene a presentare tutti questi chiarimenti, ed a porre in luce, con le successive variazioni, il costo del patrimonio ferroviario italiano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

Brunicardi. Rinuncio.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Rava sa benissimo che, con l'altro disegno di legge, non si dava facoltà di provvedere con leggi speciali, a stornare i residui per la liquidazione di queste linee. Inoltre, da quel tempo ad oggi, si è visto che molte delle vertenze e delle liquidazioni, esaminate da vicino, rappresentano una somma minore di quella che prima l'Amministrazione era indotta a credere.

Per queste ragioni, nel presente disegno di legge, non si è stabilito un fondo speciale: ma il Governo si è riservata la facoltà, mercè leggi speciali, di fare gli storni per le singole linee. Però quando si facessero questi storni per venire in aiuto del fondo dei 50 milioni, si esporrà al Parlamento lo stato delle cose.

Se poi, anche prima di quell'epoca, si potesse avere una notizia esatta di queste vertenze, (perchè vi sono vertenze che rimontano a molti anni e alcune delle quali figurano come diritti eventuali), si terrà conto del desiderio dell'onorevole Rava.

Rava. Ci sono i pagamenti.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Rispetto ai pagamenti abbiamo un fondo disponibile. E posso assicurare l'onorevole Rava che il fondo, non solamente non è esaurito, ma ne abbiamo ancora una parte disponibile.

Il conto che figura negli allegati non è che un conto d'impegni presunti.

Si tratta di vertenze e si fa il conto rispetto alle presunzioni delle pretese delle imprese; ma fino a che non si viene alla liquidazione, fino a che la vertenza non è esaurita, non si può fare il pagamento.

Io accetto, dunque, la raccomandazione dell'onorevole Rava, nel senso che quando si venga ad uno storno o per un supplemento di spesa, si esponga lo stato delle cose sino

al giorno in cui si presenta la legge. E se non ci sarà bisogno di questa, col conto patrimoniale, si dia pure il rendiconto esatto delle cose, nel momento in cui sarà presentato il conto definitivo.

Presidente. L'onorevole Rava ha facoltà di parlare.

Rava. Ringrazio l'onorevole ministro di avere accolto il mio desiderio e gli rinnovo la preghiera che ci faccia conoscere il maggior costo delle linee del 1887 e di quelle del 1888. Non desideravo altro.

Presidente. Così rimane approvato lo stanziamento della linea numero 20.

Numero 21. Isernia-Campobasso, 5,000,000 di lire.

L'onorevole Sardi ha facoltà di parlare.

Sardi. Io debbo chiedere soltanto un chiarimento all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per la Isernia-Campobasso sono stanziati cinque milioni: però nella relazione dell'onorevole Marchiori si accenna che il Governo, avvalendosi della facoltà concessagli con la legge del 1888, intende di riprendere le trattative che ci furono allora con la Società delle ferrovie Adriatiche, per darle in concessione questo tronco Isernia-Campobasso.

Ora io non solamente non faccio osservazioni in proposito, ma anzi applaudo al proposito del Governo, e lo prego per parte mia, come meglio di me faranno altri colleghi di quella nobile regione, di sollecitare la conclusione di queste trattative con la Società Adriatica.

Però, nell'allegato XIV della relazione dell'onorevole Marchiori v'è una nota la quale, a proposito dello stanziamento dei cinque milioni per la Isernia-Campobasso, così si esprime:

« Questo stanziamento di cinque milioni si è conservato, benchè non vi siano impegni contrattuali, avendosi in mira di trattare con la Società delle ferrovie dell'Adriatico per affidarne ad essa la costruzione, ed ottenere il differimento di un anno dell'apertura all'esercizio e della relativa considerevole sovvenzione per l'Isernia-Solme na. »

Marchiori, relatore. È un allegato.

Sardi. Comprendo bene che l'onorevole ministro mi risponderà, come mi ha interrotto il collega Marchiori, dicendomi: è una semplice notizia; è una nota ad un allegato; quindi non porta impegno di sorta. Ed in-

fatti non voglio credere che il Governo possa pensare neppure di divenire a nuovi contratti con Società ferroviarie, mettendo a base di questi una qualsiasi variazione o innovazione dei contratti già stipulati e in corso di esecuzione.

Se ciò fosse, fin da ora protesterei contro una simile illegalità in nessun modo e per nessuna ragione giustificabile.

È questa dunque la spiegazione che domando dalla lealtà dell'onorevole ministro.

Sono certo, che egli mi rassicurerà circa questo argomento, ed allora non avrò altro da dire.

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

De Salvio. Della importanza della linea io non dirò, perchè essa è nota ed incontestabile. Dirò soltanto che la linea Isernia-Campobasso formerebbe parte, a traverso l'altipiano Sannitico, di quella linea strategica centrale che molto opportunamente, nei giorni scorsi, fu ricordata ed invocata in questa Camera per congiungere in modo più sicuro e diretto la bassa all'alta Italia. Questa linea, con la legge Saracco del 20 luglio 1888, ebbe una dotazione di 12 milioni, i quali andavano ripartiti in sei diversi esercizi, a cominciare dal 1890-91 al 1895-96, in annuali stanziamenti di due milioni. La linea è già in costruzione; il primo tronco fu dato in appalto, ed i lavori sono molto innanzi.

Ed occorre anche ricordare che, nello scorso anno, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, io ebbi a dimostrare la necessità dell'immediato appalto del secondo tronco, e che l'onorevole Branca trovò giuste le mie considerazioni.

In quanto agli stanziamenti, poi, ve ne sono stati due: uno nel bilancio 1890-91 per due milioni, ed un altro pure per due milioni nel 1891-92. Trovo ora nella tabella *B* allegata al presente disegno di legge che siavi, in cifra tonda, un fondo disponibile di lire 2,800,000, e nella tabella *A* in prima colonna, la cifra di cinque milioni da servire per l'intera linea.

Ora, crede il ministro che questa somma possa essere sufficiente? Perchè la dotazione originaria dei dodici milioni si riduce a soli nove milioni, quanti precisamente se ne hanno cumulando i quattro milioni degli stanziamenti già fatti negli esercizi precedenti ed i cinque milioni segnati nella tabella *A*? Quanto

a me, credo che questi fondi non potranno essere sufficienti al completamento della intera linea: e credo perciò dover mio richiamare su di ciò l'attenzione del ministro.

Compievo similmente il mio dovere quando, lo scorso anno, accennava in questa Camera al ritardo ed agli altri gravi danni ai quali dava luogo il cattivo funzionamento della direzione tecnica di questa linea.

Enumerai gl'inconvenienti verificatisi, e additai gli altri, anche maggiori, che non sarebbero mancati per l'avvenire. Il ministro, però, ebbe parole rassicuranti, e manifestò intenzioni eccellenti, ch'io non potetti non lodare. Ma, pur troppo, le mie sfavorevoli previsioni si sono realizzate, ed il ministro lo sa quanto me. Il secondo tronco non fu appaltato, ed il terzo non è stato studiato.

Sono, quindi, costretto a ripetere ora le più vive raccomandazioni, pienamente fiducioso nella energia e nella oculatezza dell'onorevole Branca; e lo prego di far cessare uno stato di cose in gran parte imputabile alla Direzione tecnica della linea.

E qui cade in acconcio una osservazione.

Nei giorni scorsi, in questa Camera si è giustamente parlato della responsabilità dei funzionari dello Stato. Ebbene, onorevole ministro, questa linea ne fornirebbe un esempio spiccatissimo.

Ma, tornando alla questione principale, prego il ministro di considerare se la riduzione di tre milioni fatta alla dotazione originaria della linea non possa, per avventura, essere fonte di novelli disinganni e di nuove complicazioni.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Io risponderò prima all'onorevole De Salvio benchè egli abbia parlato per ultimo, e in questa risposta son certo che troveranno soddisfazione anche i desiderii e le domande dell'onorevole Sardi.

È vero che vi è stato un certo ritardo per cause assolutamente locali nell'appalto di uno dei tronchi della Isernia-Campobasso. Però credo che anche questi ostacoli saranno presto rimossi, e che presto si procederà all'appalto anche del tronco Boiano-Cantalupo. A questo proposito credo di poter dare le maggiori assicurazioni all'onorevole De Salvio.

In quanto allo stanziamento, siccome gli studi hanno dimostrato che si spenderà cer-

tamente assai meno del previsto, così si ritiene che il fondo sarà sufficiente al completamento dell'intera linea. Inoltre, siccome vi è anche la convenzione già in corso di esecuzione per la Isernia-Solmona concessuta alla Società delle Meridionali; e siccome questo tronco di linea faceva parte del primo progetto di convenzione del 1888, ma poi, all'ultima ora, non vi fu più compreso, così, essendovi una vera connessione fra questi tratti si pensa di rifare quello che fu interrotto nel 1888. Ed allora quei cinque milioni resterebbero disponibili precisamente per venire in aiuto ai bisogni di altre linee con la legge di storni di cui ho parlato anche testè. Così la nota di cui ha parlato l'onorevole Sardi si riferisce precisamente a questo differimento: inquantochè, costruito il tronco Boiano-Cantalupo che maggiormente interessa le popolazioni perchè in pianura (mentre l'altro tronco è di poca importanza, se non è compiuta la Isernia-Solmona) connettendo insieme le due linee, i lavori che avrebbero dovuto finire nel 1896, saranno terminati circa due anni dopo, e cioè col termine stabilito nella convenzione per la linea Isernia-Solmona.

Il termine di questa linea, che scade il 18 settembre 1897, resta intatto: e quindi l'onorevole Sardi non deve avere apprensioni di sorta, tanto più che, trattandosi di linee in corso di costruzione in base alle convenzioni, se anche si volesse scindere il contratto per cambiare i termini, bisognerebbe pagare le indennità, le quali darebbero maggiori spese, anzichè economie. Quindi, ripeto, che per la Isernia-Solmona i termini saranno mantenuti integralmente.

Ma poichè la linea Isernia-Campobasso, salvo il primo tronco, che è nella pianura, può essere differita a quell'epoca facendo una convenzione aggiuntiva all'altra, si verrebbe ad ottenere un certo risparmio. Ed è di ciò che si parla nell'allegato.

Io quindi credo che se è soddisfatto l'onorevole De Salvio, a maggior titolo potrà essere soddisfatto l'onorevole Sardi.

De Salvio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

De Salvio. Sento la necessità di rendere le maggiori grazie all'onorevole ministro, per le risposte precise e chiare che ha dato alle mie osservazioni.

Mi preme però di rettificare una circo-

stanza di fatto che potrebbe avere grande importanza sullo sviluppo ulteriore da darsi a questa linea.

Mi pare che l'onorevole ministro abbia detto, se bene ho compreso le sue parole, che lo studio e quindi l'esecuzione del terzo tronco potrebbero essere, non dirò dilazionati, ma esaminati con maggior calma, inquantochè i due tronchi di importanza veramente locale, sarebbero il primo ed il secondo.

Ora io mi permetto di rettificare tale affermazione sotto questo punto di vista.

La Isernia-Campobasso ha due obiettivi certamente: uno locale e l'altro che non esito a chiamare nazionale.

Il primo è quello di congiungere la ferrovia Benevento-Campobasso-Termoli con le altre linee di prossima apertura Caianello-Isernia, e Solmona-Isernia.

Il secondo obiettivo, come ho detto, è di formare, a traverso l'altipiano Sannitico, una parte di quella grande strada centrale, strategica, che non può non avere le simpatie di tutti noi.

Ora è della maggiore evidenza che, senza la costruzione del terzo tronco, la Isernia-Campobasso non raggiunge nessuno dei due grandi scopi, perchè la ferrovia Benevento-Campobasso-Termoli non viene congiunta nè alla Isernia-Caianello, nè alla Isernia-Solmona. Risulta quindi imprescindibile la necessità della costruzione del terzo tronco e del completamento della linea nel termine segnato dalla legge.

Premessa questa semplice dichiarazione, io ringrazio il ministro, esprimendo la fiducia che egli saprà appagare i legittimi desiderii di quelle popolazioni.

Sardi. Anch'io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici pei chiarimenti che mi ha favoriti, e per la franca ed esplicita assicurazione datami; che, cioè, i termini per l'ultimazione ed apertura all'esercizio della linea Solmona-Isernia stabiliti nella Convenzione colla Società Adriatica, saranno mantenuti integralmente.

Prendo atto di questa sua dichiarazione e di nuovo lo ringrazio.

Presentazione di due disegni di legge.

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

Chimirri, ministro di grazia e giustizia. Mi

onoro di presentare alla Camera, anche a nome del presidente del Consiglio ministro *ad interim* dell'agricoltura, industria e commercio, il disegno di legge sui *probi-viri* con le modificazioni introdotte dal Senato del Regno; come pure il disegno di legge sugli infortuni del lavoro, già approvato dall'altro ramo del Parlamento. Chiedo che il primo disegno di legge sia deferito all'esame della Commissione che ebbe già a riferirne, e l'altro segua la procedura ordinaria degli Uffici.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro di grazia e giustizia chiede che il disegno di legge sui *probi-viri* sia deferito all'esame della Commissione che già ha riferito sul medesimo; e che l'altro segua la procedura degli Uffici. Non essendovi osservazioni in contrario, così s'intenderà stabilito.

(È così stabilito).

Si riprende la discussione sul disegno di legge relativo alle ferrovie complementari.

Presidente. Numero 22. « Maggior costo di costruzione del tronco Formia fin sotto Minturno della Sparanise-Gaeta. »

L'onorevole Visocchi ha facoltà di parlare.

Visocchi. A proposito di questo stanziamento io debbo ricordare, come esso ha fondamento nell'articolo 7° della legge del 20 luglio 1888, il quale ordina che per un quinquennio, a cominciare dall'esercizio 1890-91, due milioni e 800 mila lire sieno iscritte ogni anno nel bilancio dei lavori pubblici, sia per sopperire al maggior costo della Sparanise-Gaeta nel tratto tra Formia e Minturno, di cui è parola in questo numero della tabella, sia principalmente per la costruzione di un tronco da Terracina a Formia, il quale doveva essere un primo tratto della diretta Roma-Napoli.

Ora non mi farò io a parlare della direttissima Roma-Napoli, la quale pel mutar delle leggi che la riguardano e per la mala esecuzione di esse è diventata piuttosto un'irruzione che altro!

Ma dirò solamente che questa parte di quella linea che è il tronco Terracina-Formia è al presente di grande necessità. Perchè nel maggio prossimo i due tronchi Velletri-Terra-

cina e Sparanise-Gaeta saranno aperti all'esercizio, e nessuna comunicazione avranno fra di loro, posciachè non si pensa a costruire il tronco Formia-Terracina, anzi la presente legge lo priva del tutto dei fondi che gli erano destinati dalla legge del 1888.

E qui mi occorre di far notare all'onorevole Artom, che questa è la vera e grande differenza tra le linee costruite per convenzione dalle Società, e quelle costruite direttamente dallo Stato.

Quelle per convenzione si compiono a loro tempo e si pagano, e così è avvenuto della Velletri-Terracina e della Sparanise-Gaeta. Le altre di cui lo Stato assume la costruzione, non s'intraprendono, non si compiono, si privano dei fondi loro assegnati quando anche abbiano una importanza molto maggiore delle prime, e questo è il triste caso della Terracina-Formia.

Ora io non m'intratterò a descrivere la importanza, l'utilità o meglio necessità di questo tronco da Terracina a Formia, perchè, quando l'onorevole ministro parlò nella discussione generale, egli proprio ne fece una specie di... (*Interruzioni*) lasciamo stare... lo lodò moltissimo. (*Si ride*).

Prima l'uccise e lo seppellì, privandolo di fondi per 5 anni, poi venne dicendo tante belle cose a suo riguardo dimostrando come fosse meritevole della maggior considerazione...

Sonnino. Fu una necrologia!

Visocchi. Precisamente, volevo dire una orazione funebre, ma esitavo temendo che l'espressione riuscisse troppo spiacevole. Di questo tronco di ferrovia privato, in questa legge, dei fondi destinati a costruirlo, ci diceva il ministro che, veramente, se c'era tronco che meritasse un provvedimento economico speciale, era proprio quello, per la precipua ragione che doveva servire di congiunzione a due tronchi, prossimi a mettersi in esercizio, i quali naturalmente non potranno dare una vera utilità nè il loro provento, se non per mezzo di questo tronco intermedio. Ora per qualunque ferrovia d'Italia si sieno verificati simili condizioni, cioè d'un tronco da costruire fra due costrutti, si è provveduto, eziandio con questa che è la legge delle restrizioni e dei dolorosi tagli. Solo la Terracina-Formia, che congiungerebbe, come è detto, due tronchi che presto saranno aperti al servizio, ha fatto

eccezione alla regola e solo essa rimane per lunga pezza ritardata.

Ma un'altra ragione di seria importanza ha la Terracina-Formia, ed è che anco prima che gli altri tronchi della direttissima si facciano, essa, congiungendo la Velletri-Terracina alla Sparanise-Gaeta, costituisce quasi intera una nuova via per Napoli.

E la necessità di questa seconda comunicazione da Roma alle Province meridionali apparve luminosamente due settimane or sono, quando per una frana caduta sulla principale ferrovia interna che solo or congiunge Roma a Napoli, si è rimasti assolutamente privi di comunicazione fra questi due importanti centri d'Italia. Il traffico si è interrotto, il commercio si è arrestato e così in un caso di guerra sarebbe rimasto impedito ogni movimento di truppe e di forniture militari. La corrente dei viaggiatori, che per diletto sogliono da Roma andare a Napoli, si è disturbata, e questa delizia è durata per circa 10 giorni.

Adunque non è possibile che fra Roma e l'Italia meridionale bagnata dal Tirreno, vi sia una sola comunicazione, ed è ben giusto che ve ne debbano essere due. Nè per aprir questa seconda via c'è da traversar l'Appennino o l'Alpe; non ci è nessuna di quelle difficoltà che s'incontrano per la Cuneo-Ventimiglia, per l'Aulla-Lucca, per l'Ovada-Asti, non c'è che da far 10 o 12 chilometri di ferrovia in pianura, con una galleria di qualche migliaio di metri. E per tanto poca cosa non si provvederà a servizio tanto importante, già riconosciuto e stabilito in tante leggi successive?

L'onorevole Corvetto ci sollecitava con calde parole in questa discussione a tenere in buon conto gl'interessi militari ed io ricorderò a lui ed alla Camera che senza il tronco Terracina-Formia, la piazza di Gaeta è ancor separata dalla capitale e dall'Italia superiore; ho poi dimostrato dianzi quanto male si possa incontrare dall'aver una comunicazione sola fra il Mezzodi e Roma, quando anche questa sia a doppio binario. Basta un ponticello rotto, un accidente qualunque per tagliar in due una gran parte d'Italia.

Io dunque deploro che l'onorevole ministro non abbia rammentato le promesse fatte in occasione della discussione del bilancio del 1891-92 per questo tronco di ferrovia; deploro che non abbia curato di provvedere con questa

legge alla sua costruzione; e richiamo alla sua mente tutta l'importanza ch'essa ha, affinché nel disegno di legge che è da fare, giusta l'articolo 3 della presente legge, non sia di nuovo conculcato un dritto da lunga pezza stabilito e non sia trascurato un tanto interesse, anzi siavi un provvedimento efficace per soddisfarlo sollecitamente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Testa.

Testa. Il solito duetto Testa-Visocchi ad occasione della Terracina-Gaeta. Non si può fare a meno di parlarne, perchè l'interesse è grave e le ragioni le avete udite sostenere ora dall'onorevole Visocchi e le abbiamo dette in altre occasioni. Ora queste ragioni si fanno gravissime, perchè, fra non molto, saranno aperti i due tronchi Sparanise-Gaeta e Velletri-Terracina, i quali, non congiungendosi, non servirebbero per recare i bagnanti a Gaeta ed a Terracina.

Il Ministero ha fatto stabilire un ufficio per gli studi, che, d'altronde, si sono fatti in tante altre occasioni e da tante altre persone, sicchè, tra non molto, potranno essere ultimati. Faccia il ministro, che ha tanta premura per questa linea, e lo ha mostrato come presidente della Giunta parlamentare del 1888, che gli studi siano compiuti nel minor tempo possibile. E faccia anche un'altra cosa, del che è stato pregato, ieri, da una Commissione, che si è recata da lui; faccia che gli studi del tracciato corrispondano alla soddisfazione dei maggiori interessi.

Noi, nella discussione di questa legge, poichè abbiamo votato contro l'ordine del giorno Brunicardi, non ci possiamo permettere di far proposte. È una legge che o si accetta o si rifiuta. Noi l'abbiamo accettata in massima, ed io la voterò poichè ho votato contro l'ordine del giorno Brunicardi. Avrei molte ragioni per procedere diversamente, ragioni le quali non si riferiscono al mio amico personale l'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma compreso delle necessità della situazione finanziaria, compreso degli alti interessi del paese, faccio tacere i risentimenti, e, come ho votato contro l'ordine del giorno Brunicardi, voterò a favore della legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Dirò anzitutto all'onorevole Visocchi che non ho dimi-
nuiti i fondi relativi a questa linea. Erano stan-

ziate 1,700,000 lire che tuttora rimangono integre. I fondi nuovi dovrebbero cominciare al 1895-96.

Visocchi. No! Chiedo di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Quindi non si può dire che si sia tolto per gli anni prossimi alcuno stanziamento.

Però debbo riaffermare quanto già dissi; e credo che ciò valga ad acquietare l'onorevole Testa e l'onorevole Visocchi. Furono costruiti due tronchi, Velletri-Terracina e Sparanise-Gaeta, come tronchi di terza categoria e d'interesse locale credendosi che la direttissima Roma-Napoli, che fino da allora era sul tappeto, dovesse poi giovare a congiungere i due tronchi. Ora, poichè anche con la legge del 1888 la direttissima è rimandata a tempo più lontano, perchè gli stanziamenti cominciano al 1895-96, è chiaro che non appena si presenterà la legge 1892-93, fra i primi provvedimenti bisognerà cercare di unire questi due tronchi, inquantochè se restano come due tronchi d'interesse locale, siccome misurano entrambi oltre cento chilometri, vi sarebbe una perdita nell'esercizio, perchè è impossibile che due tronchi di così scarsa importanza possano compensare le spese di esercizio.

Quindi un provvedimento diventerà necessario, non solo nell'interesse delle popolazioni e dell'economia del paese, ma nell'interesse stesso della finanza. Questa, però, è una questione che va riservata, perchè non si poteva risolvere con la legge presente.

Quindi io non vedo perchè le mie parole debbano significare un'orazione funebre, e si possa dire che io, mentre ho lodato le linee a parole, ho tolto gli stanziamenti.

Io non ho punto tolto gli stanziamenti. Dico di più: ho già ordinato gli studi di questa linea. E siccome, in questi giorni, è venuta da me una numerosa Commissione di sindaci, perchè per questa linea, come per tutte le altre, vi sono questioni di tracciato; si farà uno studio completo anche per conoscere qual'è il tracciato da preferirsi; e quando sarà presentata la legge promessa, allora, con piena cognizione di causa, sarà data la soluzione conveniente.

Presidente. L'onorevole Testa ha facoltà di parlare.

Testa. Era certo che l'onorevole ministro avrebbe risposto come ha risposto; perciò mi dichiaro pienamente soddisfatto.

Presidente. L'onorevole Visocchi ha facoltà di parlare.

Visocchi. L'onorevole ministro ha detto che egli non ha tolto i fondi alla Terracina-Formia ed io per risposta lo prego di ascoltare l'articolo 7 della legge del 1888:

« È autorizzata la spesa di lire 14 milioni da ripartirsi sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91 e per quelli del quadriennio successivo, per la costruzione di un tronco fra Terracina e Formia della ferrovia diretta fra Roma e Napoli, ecc., ecc. »

Dunque questo articolo dice chiaramente che in ciascuno di questi bilanci dal 1890-91 al 1894-95, ci doveva essere l'iscrizione di 2,800,000 lire per questa costruzione.

Ora nella legge attuale si stabilisce che per strade ferrate non si debba iscrivere, per un quinquennio, altro che le somme portate nella tabella A, dunque è evidente che la presente legge priva la Terracina-Formia dei fondi che le erano destinati dalla legge del 1888.

Comprendo che allo stato della discussione non è possibile di portare alcun rimedio, anzi dirò all'onorevole ministro che io aveva preparato un'aggiunta all'articolo terzo di questa legge, riguardante specialmente questa costruzione, aggiunta che aveva avuto l'onore di raccogliere le firme di moltissimi nostri colleghi, di questa Camera. Ma poi, ad evitare discussioni troppo lunghe, e ad evitare che altri concorressero con altre aggiunzioni a turbare l'approvazione della legge presente, che io stimo una dura necessità, fummo d'accordo a non presentarla.

Prendiamo atto delle dichiarazioni del ministro, augurandoci che migliori fatti verranno ad evitare che in altra occasione occorran lagnanze simili a quelle fatte ora ed in altre occasioni.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ringrazio l'onorevole Visocchi del suo spirito conciliante, ma gli stanziamenti già previsti sono stati spesi nel tronco Formia-Minturno, ed avanza quel solo milione conservato, per la qualcosa a reintegrare il fondo occorrerebbero altri stanziamenti.

Dunque Ella avrebbe ragione se, stando alla legge del 1888, si fossero messi altri stanziamenti nel bilancio. Ma non furono messi

altri stanziamenti, perchè quelli che c'erano sono stati spesi, o restano come residui nelle tabelle annesse.

Quindi, ripeto, sono grato del suo spirito conciliante, e la rettificazione prova che siamo entrambi nel vero, e circa l'importanza della linea non posso che ripetere quanto ho già detto.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il numero 22: Maggiore costo di costruzione del tronco Formia fin sotto Minturno della Sparanise-Gaeta, lire 1,125,000 in totale iscritte per l'esercizio 1892-93.

Numero 23. Roma-Segni, totale 8,800,000 lire, per l'esercizio 1892-93 lire 4,400,000.

Numero 24. Materiale metallico d'armamento, totale lire 20,238,328, per l'esercizio 1892-93 lire 6,150,000.

Numero 25. Materiale mobile di 1^a dotazione e materiale di esercizio, totale lire 17,000,000, per l'esercizio 1892-93 lire 1,509,932.

Numero 26. Quota di concorso per linee di 4^a categoria, totale lire 46,665,827, per l'esercizio 1892-95 lire 2,944,326.

Numero 27. Rimborso ai Corpi morali delle eccedenze delle quote di contributo portate a loro carico negli esercizi precedenti a tutto giugno 1885, totale e per l'esercizio 1892-93, lire 9,500.

Numero 28. Rimborso ai Corpi morali delle anticipazioni delle quote a carico dello Stato, totale lire 1,270,674, per l'esercizio 1892-93 lire 517,004.

Numero 29. Stazioni di innesto per linee concesse alle Società esercenti, totale lire 5,000,000, per l'esercizio 1892-93 lire 500,000.

Numero 30. Lavori di ampliamento delle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, Cremona, Faenza, Fabriano, Mondovì, Parma, Portomaggiore, Roccasecca, Sarzana e lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale, totale 2,500,000 lire, per l'esercizio 1892-93 lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Non farò proposte, e molto meno un discorso di querimonie. Soltanto mi limiterò a raccomandare, brevemente, all'onorevole ministro la soluzione di due questioni che si riferiscono agli incroci di strade ordinarie con le strade ferrate, uno presso la stazione di Padova, l'altro presso la stazione di Casarsa.

Non so se voglia tener conto dei giusti reclami, e darvi soddisfazione, che, da una parte, fa la provincia di Padova, e, dall'altra, il municipio di Casarsa.

Sopra i provvedimenti invocati per sciogliere le due vertenze, ho scritto privatamente, parecchie volte, al Ministero dei lavori pubblici e specialmente ho rilevato, da molto tempo, gl'inconvenienti che si verificano nell'incrocio della strada provinciale con la ferrovia all'accesso di ponente della stazione di Padova.

Ho trattato questa questione sino da quando ero ispettore del Genio civile a cominciare dal 1868; eppure ancora non vi si è provveduto.

Credo che, presentemente sia venuto un accordo nella proposta da me già raccomandata di fare un cavalcavia che renda la strada provinciale indipendente dalla ferrovia.

Questa è un'opera che non costerà molto; non eccederà le 100 mila lire.

Quanto a Casarsa il municipio reclama perchè presso quella stazione ferroviaria è troppo frequentemente interrotta la strada ordinaria nel suo incrocio a livello con la strada ferrata. Con poca spesa vi si può provvedere.

L'onorevole ministro potrà avere dallo Ispettorato generale delle ferrovie, tutte le notizie in proposito; io, soltanto, mi limito a pregare che queste due questioni siano sollecitamente risolte a soddisfazione dei reclamanti.

Presidente. L'onorevole Galli Roberto ha facoltà di parlare.

Galli Roberto. Onorevole ministro, debbo chiederle una dichiarazione, riguardo ad una questione grave che ho, già, sollevata quando si discuteva il bilancio dei lavori pubblici.

Si riferisce al tratto di ferrovia che dovrebbe essere costruito a Chioggia per congiungere la stazione terrestre alla futura stazione marittima.

La spesa, per quel tronco, era compresa nella nota legge riguardante le 19 linee, tanto disgraziata da meritare che ne facesse cenno speciale lo stesso relatore, e con sentimento di giustizia, del quale lo ringrazio, rilevasse la utilità della spesa che adesso reclamo.

Egli disse che si tratta di costruire a Chioggia un tronco di ferrovia breve, ma importante. Ed è vero; ed è urgente di eseguire quell'opera.

Chioggia con la ferrovia già costrutta, è messa a capo della vallata del Po; Ferrara, Rovigo, Padova, Verona, da un'altra parte, Pavia, Piacenza sono ricche Provincie che hanno, ormai, lo sbocco loro diretto al porto di Chioggia.

Perchè non ne approfittano? Perchè la linea ferroviaria è lontana da dare il reddito desiderato e previsto?

La ragione è di buon senso. È inutile pensare che sia profittevole la linea già in esercizio, se non si costruisce il breve tronco che porti, facilmente, al mare la merce.

Vorrei, dunque, che il ministro, per sentimento di rettitudine, desse alle popolazioni di Chioggia un affidamento il quale potesse far ritenere che le promesse, tante volte fatte, eppure sempre frustrate, avranno, finalmente, piena soddisfazione.

Presidente. L'onorevole Vollaro Saverio ha facoltà di parlare.

Vollaro Saverio. Comincio col ringraziare l'onorevole ministro per quello che mi dirà e torno a riprodurre, per il quarto anno, la solita questione, perchè la vedo pregiudicata da una legge speciale che non è il bilancio del corrente esercizio.

Mi limito di nuovo a raccomandare quello su cui, sino dal 1890, feci apposite osservazioni.

Nell'articolo 3 della legge 20 luglio 1890 col quale il fondo iscritto nel capitolo 343 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, cioè, di 2,700,000 lire era aumentato della somma di 1 milione « pei lavori d'innesto di ferrovie complementari nelle linee in esercizio » si legge il seguente inciso, « alle stazioni in detto capitolo indicate si aggiungano quelle di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio. »

Ed infatti, nel capitolo 343 del bilancio 1889-90, si enumeravano le identiche stazioni. Il capitolo stesso si è riprodotto nei successivi bilanci, senza, però, aggiungervi le quattro stazioni ricordate nella legge 20 luglio 1890.

Debbo credere che i riparti siano quelli che si sono portati nelle tabelle annesse alla presente legge, se questa diventerà legge dello Stato. Ed allora torno a domandare: giacchè veggio notati al numero 30 i lavori di ampliamento delle stazioni di Aulla, Como, Cosenza, Chivasso, ecc., perchè non ci trovo le stazioni di Firenze, Bergamo, Reggio di Calabria e Viareggio? Non domando altro che

provvediate a quelle stazioni che da una legge speciale sono contemplate.

E tanto più lo domando, perchè, vedendo noverate le stazioni consimili e non noverate queste alle quali alludo, e trovandole invece rilegate al n. 12 della tabella B di cui parla l'articolo 5 del disegno di legge, mi pare che si voglia, per questa parte, venir meno alle disposizioni della legge che ho ricordato.

Quindi, per mia parte, domando che le stazioni che sono enumerate nell'articolo 3 della legge del 1890 siano comprese in questo numero 30.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miceli.

Miceli. In questo numero 30 è stanziata la somma totale di 3,500,000 lire per ampliamento di 12 stazioni che sono nominate e di altre non nominate, e delle quali 500,000 sono stanziati per l'esercizio 1892-93. Fra queste stazioni vedo compresa quella di Cosenza, della quale parecchie volte ebbi, negli anni passati, a intrattenere la Camera.

Secondo gli antichi moduli per le stazioni, che si dividevano in classi, a Cosenza si costruì una stazione assolutamente inservibile, nonostante che essa faccia parte della linea Cosenza-Sibari che è abbastanza proficua ed appartenga ad una regione dove il commercio accenna ad aumentare. Chi consideri che Cosenza è una città capoluogo di una Provincia di mezzo milione di abitanti, deve rimanere scandalizzato per quella stazione così misera. Parecchie volte ho reclamato da parecchi ministri la costruzione della nuova stazione, e nessun ministro ha disconosciuto la necessità della mia richiesta. Sennonchè ciascuno ha risposto: noi non possiamo prendere una risoluzione riguardo alla stazione di Cosenza fino a che non sia deciso, definitivamente, l'andamento della ferrovia Cosenza-Nocera. Naturalmente mi sono sempre arreso dinanzi a questa obiezione certamente gravissima.

Ora però il Governo ha già appaltato il primo tronco della linea Cosenza-Nocera, il tronco Cosenza-Pietrafitta, e quindi devesi anche ritenere che sia ormai stabilita la ubicazione della stazione di Cosenza. Perciò domando al signor ministro che cosa significa questo ampliamento della stazione di Cosenza messa in mezzo ad una ventina di altre stazioni fra nominate e non nominate per le quali si vuole spendere, nel 1892-93 soltanto la

somma di 500,000 lire? Se il ministro intende di render possibile, con tali ampliamenti, la stazione di Cosenza, lo pregherei di desistere da quel proposito. Quella stazione è assolutamente inservibile agli scopi di una stazione ferroviaria. Se l'onorevole ministro crede...

Imbriani. Per la stazione di Saluzzo spendono 800,000 lire od un milione circa! (*Commenti — Interruzioni*).

Miceli. Tacete un po'! Dunque, se il ministro crede di dover spendere quelle 20 o 25 mila lire che toccheranno a ciascuna delle venti o più stazioni, spenderle per quella di Cosenza in qualche miglioramento provvisorio fino a che non sia costruita la nuova stazione, sta bene; ma se, poi, pensa di provvedere ad alcun lavoro di adattamento della stazione attuale abbandonando il proposito di costruirne una nuova, io lo prego nuovamente di rinunciare a questo progetto.

Io sono certo che il ministro Branca, non ismentendo ciò che tutti i ministri passati hanno detto, che cioè, la stazione di Cosenza deve essere rinnovata, dichiarerà se e quando intenda di dare le disposizioni necessarie a che questa nuova stazione sia costruita.

E giacchè si tratta della stazione di Cosenza e delle ferrovie a cui essa deve servire, prego l'onorevole ministro di non ritardare a dare ordine perchè costruendosi il tronco Cosenza-Rogliano, gli studi della linea Rogliano-Nocera siano compiuti; perchè sarebbe veramente una colpa se, col pretesto antico delle discrepanze fra le autorità militari e civili riguardo all'andamento della ferrovia o per altre ragioni che è inutile ricordare, il Governo dovesse mancare al proprio dovere. E badi l'onorevole ministro che egli ha nell'archivio del suo Ministero grande copia di elementi per poter compiere questi studi in breve tempo.

Egli vi troverà il progetto dell'ingegnere Caminada; quindi i due progetti dell'ingegnere Perdomi, di cui ho parlato ieri, rettificati dall'ingegnere Miceli e dall'ispettore del Genio civile Caroggio. Troverà molti lavori fatti dal colonnello del Genio, Goiran, e da altri ufficiali, che furono pubblicati dai giornali negli scorsi anni.

Tutti questi lavori bastano perchè un ingegnere, abile e competente nella materia, in pochi mesi compia gli studi necessari per far istruire il pubblico se i progetti di questa

linea presentino ostacoli così gravi e pericoli di grandi spese, di cui si è fatta una specie di leggenda. Se Ella sentirà, come sono certo che sentirà il dovere, di ordinare questo studio, Ella e tutti si persuaderanno che la ferrovia Cosenza-Nocera che doveva costare chi sa quanti milioni, ne costerà invece un numero molto discreto.

Allora il Governo sentirà pure l'obbligo di accelerare i lavori, e svaniranno le obiezioni che furono mosse alle preghiere dei deputati Cosentini, costretti a rivolgersi più volte al Parlamento. Spero che l'onorevole ministro vorrà darmi schiarimenti sufficienti, sia sulla questione della stazione, sia sugli studi che io reclamo, anche a nome degli altri miei colleghi della Provincia, per la ferrovia Rogliano-Nocera. Non ho altro a dire. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovagnoli.

Giovagnoli. Sa dirmi, onorevole Imbriani, perchè, per la stazione di Saluzzo, sia segnato un milione?

Imbriani. Lo saprà il sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Presidente. Facciano silenzio! Spetta, ora, di parlare all'onorevole Ricci.

Ricci. Nello scorso anno, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, raccomandai al ministro dei lavori pubblici l'ampliamento della stazione di Civitanova sulla linea Albacina-Macerata-Civitanova. Egli mi promise che avrebbe tenuto conto della mia raccomandazione per l'anno venturo; ma ora al numero 30 della tabella A vedo citate alcune stazioni fra cui Fabriano, che è l'altra stazione testa della linea anzidetta, ma non quella di Civitanova.

Io credo che il ministro dovrà comprendere in questo numero, fra quelle non nominate ancora quella di Civitanova, la quale, pel suo accresciuto movimento, rende necessario un pronto provvedimento. Oltre che la stazione non è più sufficiente, i binari di scambio non sono idonei alle manovre dei numerosi treni che in quella stazione si soffermano, sicchè tali manovre dei treni si rendono difficili e pericolose inceppando quasi continuamente due delle strade provinciali interessantissime, che debbono restar chiuse con grave danno ed incomodo della libera circolazione di quelle viabilità e le sole per le quali si accede al al porto Civitanova ed alla sua stazione.

Prego, dunque, il ministro di voler tener presente questa stazione e di includerla nel numero 30.

Presidente. L'onorevole Riolo è presente? Aveva presentato un emendamento al numero 12 nella tabella *B*; ma siccome la tabella *B* non si riferisce che ai residui, ed Ella forse accenna ad una spesa nuova, mi pare che il suo emendamento non troverebbe posto qui.

È vero, onorevole ministro?

Branca, ministro dei lavori pubblici. Si può anche svolgerlo ora, anzi è meglio esaurire l'argomento.

Presidente. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Riolo.

Riolo. Credevo di veder compresa nella spesa da fare per ampliamento di stazioni, quella necessaria per l'ampliamento della stazione di San Cataldo, città di oltre ventimila abitanti, ricca di prodotti agrari e ricchissima di minerali. Il movimento di quella stazione è certo il più importante fra le stazioni della provincia di Caltanissetta, per la grande esportazione che vi si fa degli zolfi e pel numero dei viaggiatori.

Per la deficienza di piani caricatori, per la mancanza di piattaforme, pel difetto di un doppio binario atto a rendere facili le manovre, le merci in quella stazione restano ammonticchiate per settimane e settimane aspettando il carico, con grave danno del commercio e con avaria spessissimo delle merci stesse, se sono cereali.

La convenienza dell'ampliamento di quella stazione è stata riconosciuta da dodici anni a questa parte; promesse, sia scritte che orali, e dichiarazioni formalizzate in quest'Aula hanno fatto credere alla imminenza dei lavori da eseguirsi. Nè questo è tutto; degli studi sono stati ordinati e fatti, eppure le promesse sono rimaste promesse e gli studi sono andati ad arricchire gli archivi, dove, pur troppo, delle pratiche dimenticate sulle cose di Sicilia ne esistono molte.

Onorevole ministro, tutto questo, Ella può dirmi, è una storia retrospettiva. Intanto occorrono poche migliaia di lire per provvedere, e queste poche migliaia di lire non danneggeranno certo l'economia del bilancio.

D'altronde, Ella è bene che sappia che quella spesa è urgente, è necessaria, è giusta, è una di quelle spese, che necessariamente sarà

produttiva, perchè il movimento di quella stazione ce ne dà garanzia.

Io spero che Ella vorrà consentire ad inscrivere la spesa necessaria nel bilancio.

Di promesse, come dissi, quelle popolazioni ne hanno avute troppe; ad affidamenti non credono più.

Faccia in maniera che esse, giudicando dai fatti, se non riabbiano intera la fede nel Governo, almeno diventino meno scettiche!

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Poichè in una vivace interruzione si è fatto parola della stazione di Saluzzo, sarà bene cominciare da questa.

La stazione di Saluzzo fa parte della linea Cuneo-Saluzzo. La Società Mediterranea as-suntrice di quella linea, per effetto della Convenzione del 1888, aveva il diritto di fare la stazione, ed aveva presentato un progetto che importava la spesa di 1,200,000 lire...

Imbriani. Domando di parlare.

Branca, ministro dei lavori pubblici. ... progetto che fu ridotto alla spesa di 800,000 lire, dietro diligenti studi, precisamente perchè, essendo sotto-segretario di Stato l'onorevole Buttini, che rappresenta il collegio di Saluzzo, si volle procedere coi criteri più rigorosi. Dunque nulla vi è da dire per la stazione di Saluzzo; e mi rivolgo all'onorevole Cavalletto.

L'onorevole Cavalletto ha fatto due domande, una per la riparazione di alcuni binari a Casarsa, l'altra pel cavalcavia di Padova.

Rispetto a Casarsa c'è il fondo, assegnato nei residui, per cui se occorrerà, e quando lo studio sarà maturo, si provvederà.

Rispetto al cavalcavia di Padova si tratta di una pratica già esaurita da qualche mese, ed alla quale non si poteva pensare prima per mancanza di stanziamenti. Ora come questo stanziamento sarà votato, si provvederà al cavalcavia di Padova. E qui mi piace di fare una dichiarazione alla Camera.

Questo fondo di tre milioni e mezzo per le stazioni è assolutamente nuovo, e non esisteva in nessuna legge; ed è stato proposto appunto per venire in aiuto di alcuni bisogni urgenti per i quali non v'erano assegnamenti prima d'oggi.

All'onorevole Galli dirò che le spese dei

binari del porto di Chioggia fanno parte di alcuni impegni eccedenti, i quali, come ho detto all'onorevole Rava, non hanno dato luogo a liquidazioni. Per cui si provvederà, rispetto ai binari di Chioggia, usando di quel fondo.

Però, siccome quei binari non potrebbero avere efficacia se non fosse fatta la darsena, che costerà 700,000 lire, le quali sono già stabilite nel capitolo delle opere idrauliche, così si potranno costruire insieme la darsena ed i binari per mettere le due opere in correlazione. Credo perciò che la proposta dell'onorevole Galli non possa dar luogo ad alcuna obiezione; sarà questione di eseguire le opere dei binari in correlazione con le opere idrauliche necessarie per la darsena.

All'onorevole Vollaro poi debbo dire che la stazione, di cui egli parla, non è la stazione principale, è una stazione così detta di bivio, è una stazione provvisoria. Per essa v'è stata qualche opposizione nel Consiglio di Stato, perchè, essendo provvisoria, non si volevano opere d'importanza. Vi era necessità di provvedere in qualche modo, e si è provveduto; fra le opere contemplate c'è quel tanto che occorre per la stazione di Reggio Calabria.

All'onorevole Miceli risponderò anzitutto che mi è facile dirgli che saranno ripresi e completati gli studi, perchè è intento del Ministero di completare gli studi di tutte le linee, anche per vedere precisamente quale sia l'estensione degli obblighi imposti dalle leggi precedenti; e perchè qualunque procedimento si voglia seguire dallo Stato, sia fondato, non più sopra progetti di massima tracciati sulla carta ma con progetti bene studiati ed esecutivi, il costo dell'opera. Quindi in questo sono perfettamente d'accordo e confermo quello che ho detto ieri.

Rispetto alla stazione di Cosenza, debbo ripetere come per la Cosenza-Nocera, che io sono stato più fortunato dei miei predecessori e dello stesso onorevole Miceli, perchè mentre gli altri hanno parlato ed hanno studiato, io ho agito ed ho avuto la fortuna di poter agire. L'ampliamento della stazione di Cosenza va precisamente connesso con la esecuzione della linea Cosenza-Nocera, ma richiede l'elevazione di un tratto della linea attuale verso Sibari; la parte che riguarda la stazione non è ancora completamente studiata. Ma noi abbiamo l'appalto in corso coi fondi assegnati, e perciò si farà quel tanto che occorre. Il

fondo nuovo di cui è parola, è per quella parte che può riguardare impianti ed altre cose, non compresi nell'appalto. Adunque rispetto alla stazione di Cosenza, nei limiti permessi dagli stanziamenti, si provvederà nel modo migliore.

All'onorevole Ricci debbo dire che l'anno passato io, nel prendere atto delle sue raccomandazioni, gli diceva che esse riguardavano quelle spese, che andavano imputate sui fondi patrimoniali e non presentavano margine, oppure avrebbero dovuto essere comprese in un piccolo residuo nella linea Albacina-Macerata. Ma appunto, vista l'insufficienza di questi mezzi, si è provveduto a questo fondo nuovo di tre milioni e mezzo, sul quale si cercherà di trovare quel tanto che occorre per Albacina.

Più fortunato di tutti è l'onorevole Riolo, perchè mentre i suoi colleghi Minolfi e Testasecca hanno fatto tante sollecitazioni al ministro dei lavori pubblici, i lavori per la stazione di S. Cataldo, sono già in parte ordinati ed in corso di esecuzione.

Eppoi siccome in quella parte di fondo disponibile, per la quale si è assegnato il lavoro, resta una lacuna, se occorrerà qualche altra cosa, si potrà prendere su questo fondo; ecco perchè l'onorevole Riolo è più fortunato di tutti, perchè quello che domanda ha già un principio di esecuzione.

(Vari deputati domandano di parlare).

Presidente. L'onorevole Imbriani ha facoltà di parlare.

Imbriani. Io domanderei all'onorevole ministro se è in nome di quella giustizia distributiva, di cui si parla sempre, e che non si applica mai, che si è speso circa un milione per la stazione di Saluzzo. Ne parlo poichè, essendosi portata la questione alla Camera, mi pare giusto che si esaurisca.

Io ricordo che l'attuale sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici, quando era relatore dei consuntivi era molto severo e cercava di eliminare tutte le spese superflue. Ora non mi pare opportuno spendere un milione per una stazione che non ha, e non può avere, grande importanza commerciale; perchè non è un centro di diverse reti, ma è semplicemente un capo di linea; per una ferrovia che domanderei al ministro dei lavori pubblici se crede in coscienza che sia urgentissima, poichè già esisteva ed esiste la Cuneo-Savigliano-Saluzzo ed esiste anche un tram

a vapore Cuneo-Saluzzo, a cui probabilmente questa ferrovia farà concorrenza.

Ora io ripeto, per la centesima volta in questa Camera, che tutto ciò che mi rappresenta un bisogno, in qualunque Provincia italiana, mi troverà sempre favorevole, e credo che ciò corrisponda all'adempimento di un dovere; ma quando da una parte vediamo certi bisogni soddisfatti oltre misura, e dall'altra vediamo altri bisogni non soddisfatti, allora si ha il diritto di chiedere al Governo, perchè da una parte impieghi la parsimonia e dall'altra la profusione. Questa non è più equa distribuzione, questo è un concetto assolutamente restrittivo, meschino, che non può chiamarsi italianità, signor ministro.

Io stavo attento quando voi parlavate poco fa del sentimento d'italianità che deve portarsi nell'adempimento dei doveri, ma anche lo Stato ha i suoi doveri, e se lo Stato rappresenta il complesso dei bisogni del paese, ed esso deve essere un equo distributore verso i bisogni di tutte le parti del paese.

Capisco che il sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici guardi con occhio molto amoroso la sua stazione di Saluzzo...

Buttini. Chiedo di parlare per fatto personale.

Imbriani. ... ma io ho precisamente qui una lettera di cittadini di Saluzzo, (che già ho mostrata a parecchi miei colleghi) i quali hanno un elevato sentimento di italianità, e che si domandano perchè si debba spendere un milione per questa stazione, che verrà poi pagata da tutti i cittadini. Questo non è sentimento di giustizia, onorevole ministro.

Presidente. L'onorevole Buttini ha facoltà di parlare.

Buttini. L'onorevole Imbriani mi ha posto nella necessità di prendere a parlare. Egli ha voluto mettere in contraddizione il suo collega che negli scorsi anni parlava come relatore dei consuntivi, col suo collega presentemente sotto-segretario di Stato ai lavori pubblici. Egli approvava forse il sistema di questo suo collega relatore dei consuntivi....

Imbriani. Così così. (*Si ride*).

Buttini. ...e non approva adesso quello del sotto-segretario di Stato...

Raccoglio l'interruzione.

Se lo approvava allora *così, così*, per l'onorevole Imbriani, questa maniera di approvare è già una gran cosa. (*Si ride — Bravo!*)

Ma all'onorevole Imbriani, il quale critica

ora il sotto-segretario di Stato, io debbo ricordare una cosa sola, per amore di quella verità, alla quale dobbiamo inchinarci tutti, perchè tutti sopra tutti i banchi abbiamo il dovere di rispettarci.

Ciò che devo ricordargli in omaggio alla verità, è questo: che la nuova stazione di Saluzzo non venne promossa dal collega che ora gli risponde. Se c'era chi avrebbe voluto, e fece quanto da lui dipendeva per ottenere la conservazione della stazione attuale, che risponde ad un complesso di vantaggi che è impossibile superare e persino raggiungere, egli è precisamente chi in questo momento sta parlando alla Camera.

Quando vi furono tecnici, e tecnici del Governo, e tecnici delle Società che dichiararono concordemente indispensabile la costruzione d'una stazione nuova pel servizio delle tre linee che fanno capo a Saluzzo, e che i Corpi consultivi competenti approvarono questo modo di vedere degli ingegneri governativi e sociali, fu forza a tutti piegare il capo a siffatti voti e giudizi.

Tutto ciò avvenne e le stesse Convenzioni del 1888 che sanzionarono la costruzione della nuova stazione intervennero, lo noti bene onorevole Imbriani, quando io non ero nè certamente pensavo ad essere sotto-segretario di Stato.

Parliamoci chiaramente.

Dopo che le Convenzioni del 1888 erano diventate legge dello Stato, accordando alla Società Mediterranea il diritto e addossandole in pari tempo l'onere della costruzione della nuova stazione, pretendeva l'onorevole Imbriani che l'unica missione che avesse avuto il nuovo sotto-segretario di Stato, nei pochi mesi del suo ufficio, fosse quella di disfare addirittura tutto ciò che era stato sanzionato da un contratto e da una legge dello Stato, solo forse perchè ciò toccava paesi in cui era nato? Ma siamo sinceri e siamo onesti.

Imbriani. Chiedo di parlare.

Buttini. Sì, le cose stanno precisamente in questo modo.

Sono entrato nel Ministero dei lavori pubblici in un momento in cui si era all'ultimo stadio dell'esecuzione delle Convenzioni del 1888, specialmente per la linea Cuneo-Saluzzo, il cui termine triennale di costruzione scade col 9 aprile prossimo, ed altro non feci che lasciare, e dicasi pure cooperare perchè anche relativamente a questa linea, le cose

procedessero come per la legge, e per le Convenzioni, dovevano procedere; sicchè ho la coscienza di aver fatto, onorevole Imbriani, nient'altro che il mio dovere; perchè chi s'inchina alla legge ed ai contratti, fa appunto il suo dovere. (*Bravo! Bravissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Imbriani.

Imbriani. Comprenderà l'onorevole presidente, che io devo rispondere; e risponderò senza urlare. (*Oh! oh! a destra.*)

Sì, so benissimo che questa ferrovia è dovuta alla legge del 1888, ma domando all'onorevole Buttini, adesso sotto-segretario di Stato, perchè quella legge sia stata modificata in tante parti molto più importanti con detrimento effettivo, serio, di tanti altri legittimi bisogni ed invece sia stata mantenuta, in una parte, che era forse la meno necessaria.

Ecco quello che io domando.

So benissimo come sono passate certe Convenzioni; so benissimo che la provincia di Cuneo è stata sgravata di sei milioni d'imposta provinciale ed altro.

Dunque, nel muovere la mia domanda al ministro dei lavori pubblici fui spinto semplicemente da un sentimento d'equità e di giustizia nazionale. Io ho voluto far constare come sono stati obliati gl'interessi legittimi ed i bisogni di tante altre parti d'Italia e poi per la stazione di Saluzzo si siano spese 500 mila od un milione di lire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricci.

Ricci. Io volevo pregare il ministro di dirmi se in questo elenco sia compresa la stazione di Civitanova e....

Branca, ministro dei lavori pubblici. È nelle altre.

Ricci. Se l'onorevole ministro mi dice che in queste altre vi è compresa anche Civitanova, mi taccio e mi dichiaro soddisfatto.

Branca, ministro dei lavori pubblici. C'è.

Ricci. Allora mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mel.

Mel. Io mi guarderò bene dall'investigare se nella riduzione degli stanziamenti per l'ampliamento e i riatti delle stazioni sia stata osservata più o meno la legge della giustizia distributiva; quindi non investigherò se ci sono stazioni che siano state favorite e se ve ne sono altre che siano state neglette e sacrificate.

Io mi rendo ragione della necessità per la quale il Governo è stato costretto a ridurre questi stanziamenti, ed a fare appello, dirò così, al patriottismo di quelle regioni italiane, che rimangono le meno favorite, affinché attendano da un avvenire migliore l'adempimento di affidamenti o di promesse che loro per avventura fossero state fatte. Quindi mi limiterò soltanto, poichè ho sentito altri raccomandare le rispettive stazioni, a dire una parola relativamente a due stazioni che mi riguardano; quelle di Spresiano e di Conegliano; e questa parola la dico perchè non s'intendano prosciolti quegli affidamenti e prescritte quelle promesse che io, tante volte, durante lo spazio di cinque anni, ho dal Governo provocato.

Onorevole ministro, Ella ricorda che, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, io ebbi a segnalare come la stazione di Spresiano avesse bisogno di una radicale innovazione: in quanto che essa non serve più agli aumentati traffici, specialmente del legname del Cadore, e come, per la sua ubicazione, fosse pericolosa, perchè quelli che hanno bisogno di accedere alla medesima, debbono attraversare i binari. Io ebbi dichiarazione dal Governo, non una volta, ma più volte, e qui in questa Camera e con lettere private del gabinetto ministeriale, che il Governo aveva mandato sul luogo degli ingegneri, i quali avevano riconosciuto la esistenza di questi inconvenienti; che erasi già fatto un progetto di rettificazione di questa stazione; e che si sarebbe provveduto quanto prima. Non si è veduto però ancora verun principio di esecuzione di questa promessa.

Un'altra promessa ebbe a farmi il Ministero circa a Conegliano.

È anche questa una stazione importante dove la sicurezza pubblica è di continuo in pericolo: in quanto che tra un binario e l'altro non intercede che la distanza di un metro o di un metro e mezzo. È urgente, è necessario di allargare lo spianato e di applicarvi una tettoia. E a ciò si potrà provvedere con poche migliaia di lire; quindi son sicuro che il Governo vorrà provvedere con la voluta sollecitudine.

Presidente. Avverto che non è questa la sede opportuna per parlare di nuovi lavori. Se ne potrà parlare quando si discuterà il bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole Vollaro ha facoltà di parlare.

Vollaro S. L'onorevole ministro, nel rispondere, ha dichiarato che il fondo iscritto nell'articolo 30 è un fondo nuovo. Esso, invece, è comparso in bilancio dopo la legge del 1888. Avrà variato il capitolo, ma un fondo per le stazioni, ci è stato sempre. Sennonchè, per talune stazioni, si parla di ampliamenti e per altre di costruzione. Ora non domando niente per la stazione Bivio di Reggio-Calabria, domando solo che sia eseguita la legge e che la stazione centrale sia iscritta nell'articolo 30 come tutte le altre.

Presidente. L'onorevole De Blasio Luigi ha facoltà di parlare.

De Blasio Luigi. L'onorevole ministro, rispondendo testè all'onorevole Vollaro circa la stazione di Reggio-Calabria, se ho ben inteso le sue parole, diceva che all'ampliamento di quella stazione si provvederebbe con le 2,100,000 lire, di cui all'articolo 12 della tabella B, ed accennava che la città di Reggio sarebbe compresa in quello stanziamento per ciò che si riferisce alla piccola stazione del bivio. Questa risposta non credo che corrisponda al desiderio dell'onorevole Vollaro, che è anche il mio e di tutti i rappresentanti del 1° collegio di Reggio, come non corrisponde al desiderio della città.

In quella città, come a tutti è noto, vi sono due stazioni. Ora l'onorevole ministro ha parlato della stazione del bivio. Certo che essa merita considerazione, e vi si provvederà, come il ministro ha accennato, con quello stanziamento dei residui. Ma vi è la stazione centrale, che è la più importante, e verso la quale rivolgono più ansiosi le loro mire e i loro desiderii i cittadini di Reggio.

L'onorevole ministro può sapere che alla città di Reggio il vantaggio di avere una stazione sulla sponda destra di quel torrente, che delimita a mezzogiorno l'abitato della città, è costato un caro prezzo; un caro prezzo, perchè essa ha dovuto sottostare a spese gravissime, fra cui quella della espropriazione di tutto il terreno, che da tanto tempo attende l'impianto della stazione quale deve essere per un importante progetto da molto tempo compilato ed approvato.

In quella occasione anzi l'Amministrazione locale provvide anche a dare alla città dalla parte di mezzogiorno, un ingresso più decoroso, creando in quel sito una piazza bellissima, decorata ora anche dal monumento a Garibaldi. Promesse ne furono fatte molte alla

città di Reggio con provvedimenti legislativi ed altri, ma finora sono sempre rimaste assolutamente lettera morta.

Di maniera che a chiunque dei nostri colleghi, che abbia visitata quella città, sarà capitato di dover dire: o meno piazza o più stazione!

Ed è ciò giustissimo, perchè la stazione attuale non può esser paragonata che ad una misera casa cantoniera, e tanto più scompare in quanto è gigantesca la piazza in cui è collocata. Ora in riguardo a ciò l'onorevole ministro nulla ha detto all'onorevole Vollaro. Io perciò, anche a nome degli altri rappresentanti' del primo collegio di Reggio, lo pregherei di volerci dire una parola, che conforti quella città e ravvivi la speranza che i suoi desiderii dopo tanti anni saranno una buona volta soddisfatti.

Presidente. Onorevole Riolo...

Riolo. Se l'onorevole ministro ha creduto che la mia domanda avesse uno scopo elettorale si è ingannato.

Presidente. Ma se dobbiamo fare una discussione per tutte le stazioni d'Italia staremo freschi!

Riolo. Sarei stato bene ingenuo se mi fossi rivolto a lui per farmi l'ufficio di compare, votandogli poi contro. Ad ogni modo io sono lieto delle sue dichiarazioni. Io conosceva le date disposizioni ed appunto perchè le sapeva insufficienti ed irrisorie, per come mi risulta dalle comunicazioni di quel sindaco, ho provocato dichiarazioni e provvedimenti dal ministro.

Prendo atto intanto delle promesse del ministro, che cioè provvederà nel modo più completo allo ampliamento e sistemazione della stazione di San Cataldo ed attendo che i fatti corrispondano alle promesse.

Presidente. Dunque non insiste nel suo emendamento, onorevole Riolo?

Riolo. Dopo le dichiarazioni del ministro non insisto.

Presidente. Va bene.

Ora faccio osservare all'onorevole Engel che non è il caso di occuparsi più di argomenti, dei quali potrà parlare in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Engel. Debbo ricordare all'onorevole ministro che c'è la stazione di Caravaggio che è provvisoria da 29 anni. (*Rumori*).

Presidente. Non essendovi altre proposte, rimane approvato il numero 30.

Numero 31. Spese per il personale temporaneamente addetto al servizio delle costruzioni ferroviarie, lire 3,000,000.

Numero 32. Spese d'ufficio relative alle costruzioni ferroviarie, lire 450,000.

Ora, non essendovi nessuna osservazione sul secondo e terzo comma dell'articolo primo, che include l'approvazione della tabella A, di cui fu data lettura e furono approvati i capitoli, pongo a partito l'articolo 1°.

(È approvato).

« Art. 2. Sugli assegni determinati nello articolo 1°, comma 2°, saranno prelevati in aumento alla spesa autorizzata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3^a:

a) per la linea Faenza-Firenze, 3,000,000 di lire;

b) per la linea Salerno-San Severino, lire 3,021,713;

c) per le stazioni d'innesto nominate al n. 30 della tabella annessa alla presente legge e per lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale, lire 3,500,000.

« La somma assegnata alla linea Faenza-Firenze sarà stanziata metà nell'anno 1893-94 e metà nell'anno 1894-95.

« Le rimanenti lire 6,521,713 saranno annualmente ripartite come è stabilito nell'articolo 1°. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi, primo iscritto su questo articolo.

Brunicardi. Di fronte a questa legge io mi trovo in condizione assai diversa da quella in cui si sono trovati gli onorevoli Visocchi, Vollaro Saverio e Testa.

Essi hanno dichiarato di accettare la legge, e poi hanno combattuto parte delle conseguenze della legge stessa. Io all'opposto ho dichiarato di non accettare la legge, e debbo accettare una delle disposizioni più importanti della legge medesima, che è contemplata dall'articolo 2°; intendo parlare del compimento della Faenza-Firenze.

L'onorevole Testa è andato più oltre; rivolgendosi in istile patetico e sentimentale all'onorevole ministro ha detto: Guardi, onorevole ministro, procuri di darmi una risposta favorevole, tranquillante per il mio paese, e si ricordi che io ho votato contro l'ordine del giorno Brunicardi. (*ilarità*).

Veramente io credo che l'onorevole Testa sia un poco ingenuo, e che creda troppo alla riconoscenza dei ministri. (*Si ride*) Ma, ad ogni modo, mentre io accetto la disposizione dell'articolo 2° della legge, mi trovo anche nella necessità di rivolgere una raccomandazione all'onorevole ministro, in nome anche del mio amico Caldesi, che è stato obbligato a partire. Dopo il fervorino dell'onorevole Testa veramente io sono un poco turbato, perchè non so se l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrà avere la stessa riconoscenza per me, che ho votato il mio ordine del giorno. L'onorevole ministro ha nondimeno mostrato di comprendere tutta l'importanza della ferrovia Faenza-Firenze, ed io gliene rendo lode.

Questa ferrovia si presterebbe a molte considerazioni intorno al gravissimo problema delle costruzioni fatte direttamente dallo Stato.

La costruzione della Firenze-Faenza può dividersi in due periodi. Gli appalti fatti nel primo periodo non hanno corrisposto alle previsioni. Invece quelli del secondo periodo restarono perfettamente entro i limiti delle previsioni, e questo è un merito grandissimo della direzione, a capo della quale sta un distintissimo ingegnere, il commendatore Alessandro Perego, e di tutto il personale.

Il merito spetta anche all'onorevole ministro ed all'ispettore generale delle ferrovie. Io dico tanto più volentieri questo, perchè l'altro giorno ebbi a fare delle critiche piuttosto severe intorno al modo con cui furono condotti gli studi e i lavori della Parma-Spezia.

Perchè i lavori del primo periodo passarono le previsioni? È colpa del personale? Io non credo. In quest'Aula si è spesso detto dai partigiani delle concessioni che il personale governativo non è adatto a costruire. Ora questo io non credo. Io credo piuttosto che il male stia in questo: si sono fatti pel passato precipitosamente gli studi, e poi per influenze politiche, si sono appaltati i lavori. Ogni qual volta il personale ebbe tempo di fare studi severi i lavori non hanno mai superate le previsioni.

Ora a me non resta, come ho accennato in principio, che fare una raccomandazione all'onorevole ministro. Egli sa che i tronchi appaltati saranno ultimati nel 1893. Vedo intanto che i 3 milioni previsti per la ultimazione della linea sono assegnati nel bilancio 93-94 e 94-95. Questo farebbe dubitare che

possa esser ritardato anche l'appalto degli ultimi 4 chilometri, che mancano a questa linea. Io desidero sapere dall'onorevole ministro se intende far subito l'appalto, perchè, in caso diverso, dovrei dimostrare tutti i danni, che derivano dal ritardo nell'appaltare questi tronchi.

È inutile che ricordi al ministro che i tronchi appaltati ed in costruzione, già avanzata, costano 23 milioni, e che il ritardare l'appalto di soli 4 chilometri, avrebbe delle conseguenze assai gravi.

Prima di dilungarmi in questa questione, prima di dimostrare anche con calcoli tutti i danni che potrebbero derivare dal ritardo, aspetto una parola rassicurante dall'onorevole ministro.

Egli, l'altro giorno, ebbe a dire che la ferrovia Firenze-Faenza era la linea militare per eccellenza; spero quindi che vorrà darmi una promessa, assolutamente tranquillante.

Presidente. Onorevole Imbriani, ha facoltà di parlare.

Imbriani. Io ho chiesto di parlare su questo articolo semplicemente per domandare una spiegazione al signor ministro, non giungendo a capire che cosa significhi questo comma:

« Per le stazioni d'innesto nominate al numero 30 della tabella annessa alla presente legge e per lavori urgenti in conto capitale da eseguirsi in altre stazioni della rete principale, lire 3,500,000. »

Comprendo che queste 3,500,000 lire sono quelle che sono state votate poc'anzi per le diverse stazioni; sin qui ci arrivo. Quello che non comprendo è l'espressione: « per lavori urgenti in conto capitale. »

Fo poi osservare alla Camera un'altra cosa. Questo è un articolo complessivo; non sarebbe stato molto meglio che il signor ministro nella tabella stessa avesse indicato le somme, che si devono spendere per le singole stazioni?

Qui si parla di lavori urgenti in conto capitale, e con questa dicitura che non comprendo, vedo che si tratta di una somma, che noi lasciamo ad arbitrio nelle mani del ministro, e ciò non approvo, perchè non mi affida la giustizia distributiva del Governo.

Il sotto-segretario di Stato Buttini, parlava di diritto, di leggi; e diceva che si è eseguito ciò che sta nella legge.

Ma se voi ci presentate una legge, che

distrugge altre leggi, qual sentimento di legalità potete voi invocare?

Ma siate onesti! vi ripeterò io, siate onesti, poichè qui è il solo caso di ripeterlo. Dunque, signor ministro, questa somma che voi volete, a che cosa è destinata? Come la distribuirete? Resterà in mano vostra senza il controllo del Parlamento?

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Comincerò con rispondere che, rispetto alla stazione di Saluzzo, se qualche cosa vi è di superiore alla legge ed alle Convenzioni, sono gli obblighi già assunti. L'onorevole sotto-segretario di Stato ha già detto che per la stazione di Saluzzo vi era un progetto fin dal 1888. Nel 1891 i lavori erano attivati lungo tutta la linea, e non restava che la costruzione della stazione alla quale la Società del Mediterraneo aveva diritto per contratto.

Tuttavia si è cercato di fare qualche economia e sulle 1,200,000 lire, che si erano presunte necessarie, si è ottenuto qualche risparmio.

Rispetto ai 3 milioni e mezzo, questi debbono servire per infiniti bisogni, e già v'è una lunga lista di stazioni.

Si dice poi *conto capitale*, perchè tutto ciò che va a carico dello Stato, e resta patrimonio dello Stato, si dice « conto capitale. » In vece il « conto esercizio » riguarda quei lavori che si fanno con le così dette Casse patrimoniali, a termini delle Convenzioni.

E poichè questi lavori per il completamento delle stazioni richieggono molte decine di milioni, che non possono presentemente esser forniti dalle Casse patrimoniali, e qui si tratta di lavori urgentissimi, perciò si è fatta questa distinzione.

Colgo poi questa occasione per rispondere all'onorevole De Blasio Luigi, il quale, a proposito della domanda fatta per la stazione di Reggio, ci ha parlato di una piazza magnifica e di una stazione che non è magnifica quanto la piazza.

Io mi associo al suo desiderio; ma aggiungo che questo potrà essere appagato quando i proventi dell'esercizio saranno così copiosi da poter destinare delle somme cospicue a questo ampliamento. Riconosco in pari tempo che a Reggio, come in altre stazioni, vi sono alcuni bisogni urgenti ai quali si dovrà provvedere nei limiti dei tre milioni e mezzo.

Vengo all'onorevole Brunicardi. Noi abbiamo disponibili dei residui sulla Faenza-Firenze, residui cospicui, perchè gli appalti recentemente fatti hanno dato risparmi considerevoli. Nei limiti di questi residui sono già stati ordinati tutti gli atti per procedere ad altri appalti immediati.

Quanto ai lavori rimanenti, bisognerà aspettare che questa legge sia votata per avere il fondo sufficiente per indire i relativi appalti.

Dunque se l'onorevole Brunicardi, che è stato dei più gagliardi oppositori a questa legge, si adoprerà anch'egli perchè sia approvata, saranno sodisfatti i suoi giusti desiderî relativamente alla linea Faenza-Firenze.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Marchiori.

Marchiori, relatore. Io non ho interloquito nella precedente discussione sul capitolo riflettente lavori nelle stazioni.

Mi consenta la Camera che ora esprima brevissime considerazioni in occasione di questo articolo.

L'articolo non fa che ripetere quello, che abbiamo già deliberato al numero 30 della tabella. Il numero 30 della tabella riflette due cose affatto distinte: riflette anzitutto stazioni già deliberate, e su queste non doveva, a mio avviso, allargarsi il campo della discussione, come si è allargato: riflette inoltre dei lavori urgenti in conto capitale. L'onorevole ministro ha già detto che cosa si intende per lavoro in conto capitale. A me preme di fare questa considerazione. Le stazioni nel movimento ferroviario rappresentano una delle funzioni più importanti per il traffico e per la sicurezza dei viaggiatori: si potrebbero chiamare le caldaie del movimento ferroviario.

Basta considerare quanti disastri avvengono all'accesso nelle stazioni e dentro le medesime per comprendere come sia urgente di procedere a lavori, che abbisognano perchè sia garantita la sicurezza dell'esercizio.

Riguardo alla quantità di questi bisogni non è il caso di parlarne qui. Basta considerare che ogni stazione deve essere in rapporto ai traffici, che si svolgono lungo le linee, e alle esigenze militari che vi si riferiscono, per comprendere che il criticare questa cifra *a* o quella cifra *b* non ha serio fondamento quando non si discenda ad un esame particolareggiato, chiaro, completo, e soprattutto tecnico.

Allora solo si potrà giudicare se la spesa sia eccessiva o se sia al di sotto del bisogno.

Le economie in queste spese per le stazioni, dico la verità, mi fanno spavento; perchè si tratta di migliaia di cittadini, che circolano sulle ferrovie, e la cui vita dipende in gran parte dalle condizioni, in cui si trovano le linee, e più che tutto, lo ripeto, dalle condizioni delle stazioni, e dalla applicazione dei sistemi, che la scienza diffonde e la pratica continuamente viene applicando per garantire la sicurezza dei viaggiatori.

Quindi, data l'indicazione del capitolo, a me pare che non si possa ora fare una seria disputa.

Se c'è una raccomandazione da fare al ministro, è questa, che in materia di stazioni si abbia riguardo ai binari, ai piani caricatori e ai sistemi di segnalamento e ad altri congegni consimili.

Cessiamo una buona volta dal costruire grandi monumenti marmorei: se le città vogliono dei palazzi monumentali se li paghino, ma l'esercizio ferroviario non deve pagarli, perchè esso ha altri e diversi bisogni.

In questa materia, lo ripeto, se ci sono raccomandazioni da rivolgere al ministro e glielo rivolgo di tutto cuore, è che il lusso sia bandito dalle nostre ferrovie; poichè esse devono soltanto corrispondere ai fini, pei quali vengono costruite e perciò essere bene dotate di mezzi sufficienti e bene costruite. (*Benissimo!*)

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. L'onorevole Imbriani ha facoltà di parlare.

Imbriani. Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni che mi ha dato. Egli però ha voluto aggiungere altre spiegazioni per la stazione di Saluzzo, che non mi hanno punto persuaso. Il relatore ha detto or ora delle cose molto giuste; credo io pure che, se si spende circa un milione per questa stazione, molta parte di questa spesa sarà destinata a lavori ornamentali.

Mi permetto però di fare una domanda al ministro: la stazione non è ancora costruita; dunque come può dire che si tratta di somme già impegnate, che non si possono nè differire nè diminuire?

Branca, ministro dei lavori pubblici. C'è la convenzione!

Imbriani. La convenzione? Ma con questa legge avete spazzato tante altre cose! (*Nuova interruzione dell'onorevole ministro.*)

Ebbene, fate almeno una bella stazione monumentale, una stazione, che sia degna della patria di Silvio Pellico.

Presidente. L'onorevole Brunicardi ha facoltà di parlare. (*Rumori*).

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Onorevole Brunicardi, intende parlare?

Brunicardi. Sicuro, per fatto personale. (*Rumori in vario senso*).

Voci. Ai voti!

Presidente. Facciano silenzio!

Brunicardi. Spero che la Camera vorrà lasciarmi parlare.

Voci. Sì! sì!

Brunicardi. L'onorevole ministro mi ha invitato a votare la legge poichè sodisfa agli interessi del mio Collegio. Ed è verissimo; ma io l'ho combattuta, perchè, secondo il mio convincimento, essa nuoce agli interessi del paese. Prego perciò la Camera di avere la pazienza di ascoltarmi, poichè vi sono molti, che hanno combattuto la legge, e che... (*Vivi rumori*).

Presidente. Ma, onorevole Brunicardi, avrebbe già finito senza questo esordio; se poi lo fa apposta!...

Brunicardi. Io non lo faccio apposta! quando è così, rinunzio.

Presidente. Parli, e venga al suo fatto personale.

Brunicardi. L'onorevole ministro non ha risposto alle mie domande. (*Rumori*).

Voci. Ai voti! ai voti!

Brunicardi. Parli dunque l'onorevole Torrigiani, che è della maggioranza: quello lo lascerete parlare. Anche egli è interessato in questa ferrovia. (*Rumori vivissimi*).

Presidente. L'onorevole Torrigiani lascia a Lei di parlare. Parli, onorevole Brunicardi: ma tenga conto delle condizioni della Camera e venga all'argomento.

Brunicardi. Rivolgo una preghiera all'onorevole ministro.

Comincio con lodarlo per aver pensato a questa linea, che è veramente d'interesse nazionale. Ma gli dico: mancano quattro soli chilometri a completare questa linea, la quale costa 76 milioni. Da un tale stato di cose son già derivati molti e gravi danni; ma, quelli che deriverebbero da un nuovo ritardo, sarebbero anche più considerevoli.

Gli è perciò che, vedendo che i tre milioni devono essere assegnati sul bilancio

1893-94 e su quello 1894-95, ho domandato all'onorevole ministro quando intenda di fare gli appalti di questi ultimi quattro chilometri.

L'onorevole ministro non ha risposto a questa mia domanda.

Poichè mi ha invitato a votare la legge, cerchi almeno di persuadermi con risposte più positive, e mi dica se questi quattro chilometri saranno appaltati subito.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Rispondo all'onorevole Brunicardi che, nei limiti dei fondi disponibili, appalterò subito questo tronco. Le pratiche preparatorie sono già molto innanzi. Ma come vuole che faccia l'appalto se la legge non è votata?

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 2.

(*È approvato*).

« Art. 3. Negli esercizi successivi al 1896-97 per le linee delle leggi 24 luglio 1887, n. 4771 e 20 luglio 1888, n. 5550, e fino al loro compimento, saranno stanziati non meno di 30 milioni annui.

« Con altra legge da presentarsi entro l'anno 1893 sarà determinato il riparto e lo impiego di detta somma nei singoli esercizi. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchetti.

Sacchetti. Io limiterò le mie osservazioni a pochissime parole, quantunque quest'articolo 3 contenga in sè il germe delle più gravi questioni, mentre l'opera dell'onorevole ministro dei lavori pubblici è stata pressochè eliminata nel resto del disegno di legge. Ma, visto il desiderio della Camera di giungere al termine di questa discussione, la intratterò un momento solo.

Devo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra i diritti acquisiti dai Comuni e dalle Provincie, da quegli enti, che fecero delle anticipazioni allo Stato per la costruzione delle linee.

È noto che, in base a disposizioni delle leggi del 1879 e del 1881, le Provincie ed i Comuni avevano facoltà di fare anticipazioni allo Stato sia pel costo di linee intere, sia pel costo di uno o più tronchi; dalle quali anticipazioni sorgeva l'obbligo per lo Stato di condurre a compimento le costruzioni delle linee medesime. Non discuto qui se questo

sistema fosse buono o no; certamente esso non fu buono per gli enti interessati alla costruzione di alcune linee. Cito l'esempio degli enti interessati alla costruzione della linea Bologna-Verona, i quali, adescati (mi si permetta la parola) dai vantaggi, che se ne ripromettevano, versarono allo Stato l'importo della spesa di una gran parte di quella linea; e anticiparono la spesa del tronco da Bologna a Sanfelice. Furono in sostanza tre milioni e mezzo, che la provincia di Bologna insieme ad altri Comuni versò allo Stato onde ottenere il compimento di quella ferrovia.

Se si esamina la relazione pubblicata dalla Direzione generale del tesoro del 1888-89, si troverà che furono dodici le linee di terza categoria, per le quali fu acquistato il diritto a una maggiore sollecitudine di costruzione.

Ora di queste dodici linee, undici sono già costruite e sono già in esercizio, mentre la linea Bologna-Verona deve aspettare i provvedimenti promessi con la nuova legge del 1893.

Adunque per questa linea io posso dire che lo Stato non ha corrisposto all'obbligo, che doveva essere la conseguenza necessaria e giuridica dell'anticipazione versata.

In altri termini lo Stato, dopo aver incontrato una specie di vincolo contrattuale ed avere ottenuto che l'altra parte adempisse ai suoi obblighi, non ha soddisfatto poi all'obbligo proprio.

Potrei appellarmi ad una ragione di giustizia; ma mi appellerò semplicemente a ragioni di equità; e spero che il Governo, con la presentazione della legge promessa all'articolo 3, saprà darvi soddisfazione. E, per mostrare alla Camera, con un esempio, come nel caso, del quale si parla, non siamo già nella condizione di un provvedimento stabilito da una legge e revocato da un'altra (ciò che forse non mi avrebbe neppure indotto a parlare nelle circostanze attuali), ma siamo di fronte all'offesa di un diritto. Mi basta citare la discussione avvenuta pochi giorni or sono, quando si trattò delle anticipazioni relative alle operazioni catastali.

È noto che, secondo l'articolo 47 della legge sul riordinamento della imposta fondiaria, le Province, che fanno l'anticipazione di metà delle spese, per le operazioni catastali, acquistano il diritto che il Governo acceleri queste operazioni. Ora, questo articolo 47 della legge sul riordinamento della

imposta fondiaria, corrisponde, in qualche modo, all'articolo 15 della legge del 1879, relativo all'acceleramento delle costruzioni ferroviarie. Ora, tanto gli interpellanti, che parlarono di quelle anticipazioni, quanto il ministro delle finanze, che loro rispose, non hanno, neppure per ombra, messo in dubbio il diritto, che avevano queste Province, relativamente alla accelerazione delle operazioni catastali, e si ritenne che a tale diritto corrispondesse un vero obbligo contrattuale dello Stato.

Capisco che, nelle condizioni attuali, non si potrebbe domandare un rimedio immediato ai fatti, che ho lamentato; ma, siccome tutto ciò che si riferisce alle nuove costruzioni dovrà avere la sua soddisfazione con la legge da presentarsi nel 1893, così prego il ministro di volere tener conto di queste ragioni e di questi diritti quando presenterà la legge stabilita dall'articolo 3.

L'onorevole relatore, che nella sua bellissima relazione ha parlato dei voti, che han fatto gli enti interessati per questa linea, e l'onorevole ministro pure, che ha cognizione di questi voti, sanno con quanta equanimità quegli enti interessati abbiano saputo penetrarsi delle condizioni finanziarie in cui versa lo Stato; essi possono quindi rendere loro la dovuta giustizia.

Ma se, di fronte a queste esigenze finanziarie, si può capire una sosta nel conseguimento di benefici materiali dipendenti dalla costruzione di questa linea, non sarebbe lecito pretendere da questi enti una rinuncia a diritti, che hanno acquistato in forza di obblighi, che dipendono da vincoli contrattuali. Confido che il ministro vorrà tener conto di queste considerazioni, e che quando presenterà la legge del 1893, saprà dare una legittima soddisfazione a ragioni, che hanno il loro fondamento in un principio di vera giustizia.

Presidente. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

Cavalletto. Parlerò brevemente, laconicamente, perchè il tempo stringe.

Io raccomando all'onorevole ministro la nuova strada ferrata di seconda categoria, Bassano-Primolano.

Finora non si è potuto fare nessuno stanziamento per essa, perchè era incerto se il Governo austro-ungarico avrebbe eseguita la strada da Trento a Primolano. Oggi è provato

che questa strada ferrata, oltre il nostro confine, presto verrà eseguita e quindi è interesse militare e commerciale d'Italia che sia fatto da parte nostra il tronco di Bassano-Primolano, che finora restò sospeso, sebbene sempre compreso nei prospetti delle nuove ferrovie da costruirsi.

Sarà poi di grande interesse dell'Italia e del porto di Venezia, se il Comitato promotore, che si è formato a Bolzano, potrà ottenere, come pare che ne sia già prossimo, che si faccia la succursale del Brennero, la quale, distaccandosi dalla ferrovia tirolese da Bolzano per Merano, raggiungerebbe a Landeck la ferrovia che da Innsbruck per l'Arlsberg discende al lago di Costanza, a quel grande e importantissimo nodo ferroviario della Svizzera e della Germania.

In questo caso il porto di Venezia verrebbe allacciato colla principale rete ferroviaria europea.

Io perciò raccomando che, quando sia assicurata la esecuzione della strada ferrata Trento-Primolano, sia nella legge del 1893 compreso uno stanziamento per la costruzione della nostra ferrovia Bassano-Primolano e intanto ne sia studiato il progetto particolareggiato, esecutivo.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Mi piace innanzi tutto rendere omaggio alla perfetta equanimità dell'onorevole Sacchetti, dei suoi colleghi e delle popolazioni che essi rappresentano. Io non debbo aggiungere parola alla narrazione che è stata fatta dall'onorevole Sacchetti. Dirò soltanto che il Governo nel presentare la legge del 1893 deve tener conto di tutte le ragioni che l'onorevole Sacchetti ha svolte. Del resto già nella discussione generale dissi che si trattava innanzi tutto di compiere gli studi per mettere d'accordo fra di loro gli interessi delle varie Province. Ma la questione giuridica e gli obblighi contrattuali restano integri, ed io posso dare su di questo all'onorevole Sacchetti le più esplicite assicurazioni. Rispetto alla questione dei contributi, che fu pur sollevata dall'onorevole Daneo, credo inutile di ripetere quello che già dissi. Dico solo che consento io pure nel principio che la questione dei contributi debba esser condotta in guisa da non offendere coloro che contribuiscono senza dovere.

All'onorevole Cavalletto dirò che egli e l'onorevole Baratieri già mi avevano esposto lo stato di questa questione; ripeto a lui in pubblico quello che già dissi in privato e cioè: che, quando da parte dell'Austria si costruisca effettivamente il tronco che si congiungerebbe alla Bassano-Primolano, siccome si tratta di interessi di primissimo ordine strategici, politici e commerciali, certamente anche il Governo italiano farebbe il suo dovere e provvederebbe in proposito.

Cavalletto. Io sono lieto di questa dichiarazione dell'onorevole ministro che sarà certamente sentita con molto piacere dai nostri connazionali di Trento.

Presidente. Onorevole Sacchetti, desidera di parlare?

Sacchetti. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni, e ne prendo atto, esprimendo la speranza che le difficoltà, di cui egli ha parlato, e che durano da tanto tempo, possano esser prontamente rimosse.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione.

Marchiori, relatore. Faccio una semplice dichiarazione. Questo articolo è stato proposto dalla Commissione generale del bilancio; con esso la Giunta ha inteso che tutto quanto rimane di tronchi ferroviari da costruire debba trovare la sua soluzione nel disegno di legge, che questo articolo fa obbligo al Governo di presentare nel 1893. Tale è il concetto dell'articolo.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni...

Giovagnoli. Ed il mio emendamento?

Presidente. È giusto. L'onorevole Giovagnoli ha presentato un emendamento all'articolo 3 perchè nel secondo paragrafo invece di *entro il 1893*, si dica *entro il 1892*.

Ha facoltà di parlare.

Giovagnoli. Onorevole signor presidente, io ho osservato che l'onorevole Sacchetti ha parlato tranquillamente quindici minuti, e nessuno lo ha interrotto. Io non voglio parlare quindici minuti; ma, in nome di quella equanimità, che deve governare le discussioni di questa Assemblea, domando che mi si concedano otto o dieci minuti per isvolgere il mio emendamento.

Questo emendamento io l'ho presentato insieme con l'egregio collega Fili-Astolfone, il quale doveva svolgerlo. Ma, avendo egli dovuto assentarsi per ragioni di ufficio am-

ministrativo, ha pregato me di sostituirlo. Perciò mi trovo costretto a parlare.

Già dissi l'altro giorno talune delle ragioni, per le quali mi sembrava che la Camera avrebbe dovuto accettare una proposta fatta in questo senso; e cioè, che il Governo dovesse presentare il disegno di legge, che deve disciplinare il problema ferroviario e risolvere tutte le questioni, che vi si connettono, entro l'anno 1892, anzichè nel primo semestre 1893.

Ma quelle mie dichiarazioni furono accolte dai consueti ruggiti, che vengono dalle gole dei leoni della maggioranza... (*Ooh! — Rumori*).

Presidente. Onorevole Giovagnoli, venga al suo argomento!

Giovagnoli. ...leoni senza zanne e senza artigli! (*Ooh!*) Vede, onorevole presidente, che rendo loro giustizia!

E siccome l'Assemblea nostra, che è femmina, è nevrotica ed isterica... (*Ooh! — Vivi rumori*).

Presidente. È tempo che la finisca con questi termini! O viene al suo argomento, o le tolgo la facoltà di parlare.

Giovagnoli. Non ho detto nulla che possa offendere alcuno! E vengo all'argomento... l'assemblea potrebbe aver mutato opinione dall'altro ieri ad oggi, e riconoscer giusto l'emendamento nostro, che respinse l'altro ieri.

L'onorevole Cadolini, presidente della Giunta del bilancio, primo e valoroso aiutante di campo dell'onorevole ministro del tesoro, l'altro giorno, rispondendo all'onorevole Fili-Astolfone, faceva appello al patriottismo; ed in nome del patriottismo domandava che le Province, le quali sarebbero danneggiate, se questo disegno di legge, che deve governare la materia ferroviaria, non fosse sollecitamente presentato, rinunciassero alle promesse avute, ai diritti acquisiti, alle speranze concepite nella esecuzione della legge. (*Ooh! — Rumori*).

Perchè ruggite? Quando parlava l'onorevole Sacchetti, allora non ruggivate! (*Rumori*).

Ora all'onorevole Cadolini risponderò che prove di patriottismo quelle Province...

Presidente. Ma ella rientra nella discussione generale!

Giovagnoli. ... ne hanno date, e non poche, pagando per 32 anni le imposte senza avere ferrovie! Esse domandano ora che il patriot-

tismo l'abbiano gli altri, e pensino a dare le ferrovie a quelli, che hanno diritto di averle.

L'onorevole Branca diceva l'altro giorno che, fra la proposta nostra e la sua, c'è un mese di differenza. Non so comprendere come ci sia un solo mese di differenza, onorevole Branca; perchè il primo semestre del 1893 va da gennaio a giugno; ma, se Ella presenta il disegno di legge in giugno, esso non potrà più esser discusso nel 1893, ma a mala pena potrà esserlo nel 1894.

Vede dunque quanto sarebbe utile e necessario, per dimostrare la lealtà delle sue intenzioni, per rassicurare coloro, che si sono spaventati di questo differimento, che sembra indeterminato, che il ministro accettasse questo emendamento, e che si impegnasse a presentare il disegno di legge, che deve regolare la materia ferroviaria, entro l'anno 1892.

Sopra le passioni di partito, sebbene io sia uomo di partito, stanno per me gl'interessi del paese. L'altro giorno, terminando il mio breve discorso, vi ammonivo a riflettere sulle conseguenze, che avrebbe potuto avere la vostra trascuranza su questo argomento. Oggi, invece, voglio terminare facendovi un augurio. Quantunque io, sulla fede di uomini competentissimi nella materia finanziaria, non creda all'attuazione del vostro programma, pure, per amore del mio paese, vi auguro che lo possiate attuare; cosicchè io possa unirvi a coloro che, se lo attuerete, applaudiranno a voi, come ai restauratori della finanza e dell'economia nazionale.

Marchiori, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Marchiori, relatore. Io voleva fare una semplice osservazione. Un ordine del giorno votato da questa Camera ha già stabilito che il termine per la presentazione di questa legge sarà il 1893. Comprendo che si può sempre presentare e votare un emendamento; ma credo opportuno avvertire la Camera di questo precedente. Ma c'è un'altra considerazione da fare; ed è questa, che la legge, che si fa obbligo al Governo di presentare nel 1893, ha bisogno di essere studiata, ha bisogno soprattutto, se si tratterà di approvare nuovi contratti per costruzione di ferrovie, di avere un termine abbastanza lungo davanti a sè, perchè le trattative siano condotte con tranquillità ed in modo da garantire gli interessi dello Stato. Ora io credo che accorciare i termini sia fare un'opera vana e pericolosa. Con-

viene lasciare al Governo il tempo necessario, perchè conduca innanzi studi e concreti proposte, le quali risolvano davvero e con piena garanzia dello interesse dello Stato il problema delle costruzioni.

Per queste ragioni la Commissione non accetta l'emendamento dell'onorevole Giovagnoli.

Presidente. Onorevole Giovagnoli, insiste nel suo emendamento, o lo ritira?

Giovagnoli. Lo ritiro.

Presidente. Pongo a partito l'articolo 3.

(È approvato).

« Art. 4. Per le linee di cui non è ancora cominciata la costruzione non potranno essere ordinati e dati in appalto lavori, nè i contratti relativi potranno essere approvati ed ammessi a registrazione della Corte dei conti, se prima non siano compilati e debitamente approvati i progetti particolareggiati e regolari di esecuzione per l'intera linea, dai quali apparisca che la spesa complessiva prevista non ecceda gli stanziamenti autorizzati per legge. »

Mirabelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Mirabelli. Il concetto racchiuso in questo articolo mi pare giustissimo: deploro, anzi, che tutta la storia delle costruzioni ferroviarie sia una protesta, dolorosa per i contribuenti italiani, contro il principio contenuto in questo articolo.

Se non fosse così, molte linee non sarebbero costate il triplo, il quadruplo delle somme preventivate!

Ma questo è un principio, che potrà avere la sua applicazione, evidentemente, soltanto per le linee di là da venire.

Come, dunque, il ministro, parlando ieri l'altro della Nocera-Cosenza, disse che la spesa... (*Rumori*).

Marchiori, relatore. Ma non c'entra!

Mirabelli ...sicuro! disse che la spesa eccedeva gli stanziamenti, e perciò non poteva procedersi all'appalto di altri tronchi.

Egli in questo modo anticipava l'applicazione di questo articolo, che, come dissi, può riguardare soltanto le linee, delle quali non è ancora cominciata la costruzione.

Marchiori, relatore. Non può contemplare la Cosenza-Nocera!

Mirabelli. Ed allora io domando all'onorevole ministro ch'egli voglia ricordare le pro-

messe solenni fatte davanti al Senato italiano.

Marchiori, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Marchiori, relatore. Io voglio far notare che l'articolo 4 riflette le linee non ancora incominciate. Questo non è il caso della Cosenza-Nocera, perchè c'è già un tronco appaltato.

L'articolo 4, lo ripeto, riflette le linee, di cui non è ancora cominciata la costruzione.

Quanto alla opportunità dell'articolo 4, io non mi diffondo in quest'ora tarda a spiegarne le ragioni; ma credo che nessun deputato in quest'aula possa desiderare che si ripeta il fatto che si appaltino con minimi stanziamenti linee costosissime non ancora completamente studiate, e si cada di nuovo nelle dolorose sorprese del passato.

Quanto alle linee di cui è già cominciata la costruzione l'articolo 4 non le contempla in alcun modo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mirabelli.

Mirabelli. Ho detto anch'io che il principio è giustissimo.

Ho voluto solo far notare che il ministro, applicando questo principio alla Cosenza-Nocera, sostituiva l'arbitrio alla legge. L'irretroattività è canone giuridico.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Branca, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Mirabelli ch'è d'accordo con me e con il relatore circa il principio che informa questo articolo 4, crede che io sia caduto in un errore d'interpretazione. Dissi che la Corte dei conti non aveva voluto registrare il primo decreto, per le ragioni già esposte.

Ho insistito perchè questo articolo fosse redatto nei termini come ora è proposto, allo scopo di evitare inconvenienti per le nuove linee.

Poichè dunque l'onorevole Mirabelli consente perfettamente nel principio che informa questa disposizione, non ho altro da dire.

Voci. Ai voti!

Mirabelli. Ma anch'io ho riconosciuto che l'articolo 4 non riguarda le linee, di cui è già cominciata la costruzione. Non bisogna travisare le mie parole!

Presidente. Pongo a partito l'articolo 4.

(È approvato).

« Art. 5. Potranno essere assunti impegni

ed eseguiti pagamenti per nuovi appalti, per differenze di liquidazione, per transazioni di vertenze o altre maggiori spese sui residui propri e non impegnati per contratto di ogni singola linea.

« Solo con legge speciale potrà essere autorizzato lo storno dei fondi non impegnati per contratto da una ad altra linea.

« Per gli impegni e per pagamenti da effettuarsi sui residui, i medesimi rimangono determinati secondo la tabella B. Verun impegno per ogni singolo capitolo potrà essere assunto sui residui oltre il limite delle somme indicate nella tabella. »

Procederemo ora alla discussione della tabella B.

Numero 1. Faenza-Firenze, lire 2,423,570.

Numero 2. Casarsa-Spilimbergo-Gemona, lire 1,256,146.

Numero 3. Avezzano-Roccasecca, 3,261,654 lire.

Numero 4. Aulla-Lucca, lire 4,823,051.

Numero 5. Gaiano-Borgo San Donnino, lire 500,000.

Numero 6. Parma-Brescia-Iseo, lire 3,296,951.

Numero 7. Bologna-Verona, lire 3,975,213.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guglielmi.

Guglielmi. Dirò due sole parole. Voglio ricordare all'onorevole ministro una risposta, che egli mi ha data, quando l'ho interrogato a proposito di questa linea nel maggio decorso. Egli rispondeva così: « Coloro, i quali vogliono la direttissima Bologna-Verona, non hanno nulla a temere, perchè io dichiaro ancora una volta, e nel modo più formale, che la direttissima non sarà nè sospesa nè variata, e che avrà il corso, che le spetta, per il succedersi dei progetti, ed anche a seconda degli stanziamenti. Il Governo non intende punto di domandare maggiori fondi alla Camera per accelerare eccessivamente i lavori. Ma nulla è sospeso, nulla è innovato. »

Ora io trovo che, di fronte agli stanziamenti, che avrebbero dovuto farsi, sia per la legge del 1888 sia per quella del 1890, invece di 18 milioni per questa linea furono stanziati complessivamente solo 9 milioni, dei quali fan parte i tre milioni e 900 mila lire come residui disponibili indicati al n. 7 della tabella B. Io non voglio rimproverare che questa linea non sia stata eseguita secondo gli stanziamenti di legge. Riconosco con l'onorevole relatore che tutti i giorni hanno le loro necessità, ed io a queste necessità mi

devo piegare. Però mi permetto di fare due preghiere all'onorevole ministro, delle cui dichiarazioni in risposta all'onorevole Sacchetti io pure prendo atto. La prima, che voglia eseguire ed accelerare i lavori, che sono già stati proposti per il tronco San Felice-Poggio Rusco, e spingerli onde esaurire i civanzi disponibili, secondo la cifra indicata da questa tabella; e ciò perchè non avvenga il caso che nel 1893, quando presenterà la nuova legge, la linea Bologna-Verona vada in secondo rango, qualora avesse ancora dei residui da consumare, così come probabilmente è stata esclusa dalla tabella A, perchè oggi ha alcuni residui a sua disposizione. La seconda raccomandazione, che si riferisce e coordina alla prima, è questa: che voglia affrettare la risoluzione di quelle difficoltà, sul tracciato, alle quali l'onorevole ministro ha accennato rispondendo all'onorevole Sacchetti.

Per esempio, io devo ricordare che non si procede con molta sollecitudine in questo argomento, quando considero che nel maggio 1891 il signor ministro mi diceva che era insorta una difficoltà circa il punto migliore dove collocare il ponte sul Po... (*Vivi rumori e conversazioni*).

Se la Camera non vuole...

Voci. Parli! parli!

Guglielmi. Sono dolente di infastidire la Camera; ma non è colpa mia se ho dovuto cominciare a parlare alle 6 e tre quarti.

Voci. A domani! a domani!

Altre voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Facciano silenzio!

Guglielmi. L'anno scorso, in occasione di una mia interrogazione, l'onorevole ministro accennava alle difficoltà insorte, credo, per le istanze della Deputazione provinciale di Mantova, sul punto più conveniente dove collocare il ponte sul Po.

Questa difficoltà di trovare il punto dove collocare un ponte, sollevata dopo tanti anni che si studia il progetto, vi ricorda quel famoso albero che quel tale non sapeva mai trovare.

Il signor ministro mi disse allora, nel maggio 1891, che avrebbe mandato una Commissione per pronunciare sulle opposizioni di Mantova; ma dal maggio del 1891, so che la Commissione vi è andata soltanto nel dicembre; e oggi, in marzo 1892, non sappiamo ancora che cosa essa abbia risolto; credo abbia ordinato dei nuovi studi.

Ella capisce, signor ministro, che bisogna

affrettare questi studi e risolvere una buona volta questa questione che dopo oltre un anno avrebbe potuto con un po' di buona volontà esser ben risolta.

E così sul tracciato della provincia di Verona le difficoltà saranno rimosse se interviene l'autorità del Governo; altrimenti non si potranno mai mettere d'accordo quei Comuni, che vogliono la linea da una parte, e quelli che la vogliono da un'altra. Io spero che l'autorità del Governo interverrà in questa questione; poichè non sarebbe giusto che questa linea non entrasse nella legge del 1893, a pretesto che il progetto non fosse stato completamente studiato ed accertato nella spesa totale.

E dopo ciò ricordo al signor ministro che questa linea è la sola che congiunge pel Brennero l'Italia centrale coll'Austria e con la Germania, e lo esorto a considerare anche l'importanza di questa linea nei riguardi militari, importanza messa in rilievo dall'onorevole Romanin-Jacur e ieri dall'onorevole Corvetto.

Non ho altro a dire.

Presidente. L'onorevole Zanolini ha facoltà di parlare.

Zanolini. Essendo quasi le sette, mi valgo del mio diritto, e domando che il seguito di questa discussione sia rimandato ad altra seduta.

Voci. No! no!

Presidente. Interrogherò la Camera se intende di rimandare la discussione.

Zanolini. Non posso parlare a quest'ora! Sono nel mio diritto domandando che il seguito di questa discussione sia rimandato. (*Rumori in vario senso*).

Presidente. Facciano silenzio! Siamo alla fine della legge; perchè vogliono rimandarla?

Onorevole Zanolini, dica se vuol parlare, sì o no.

Zanolini. La Camera deve permettere che io svolga tutte le ragioni che appoggiano la mia opinione.

Voci. Parli! parli!

Zanolini. Non posso parlare adesso!

Voci. Ai voti! ai voti! (*Rumori vivissimi*).

Presidente. Interrogherò la Camera se vuole rimandare la discussione.

Voci. Sì! sì!

Altre voci. No! no! avanti! (*Rumori. — Molti deputati ingombrano l'emiciclo*).

Presidente. Prendano i loro posti; la Camera deciderà.

L'onorevole Zanolini propone che il se-

guito di questa discussione sia rimandato a martedì.

Chi approva questa proposta è pregato di alzarsi.

(*Dopo prova e controprova, la Camera delibera di continuare la discussione*).

Onorevole Zanolini, ha facoltà di parlare.

Zanolini. Rinunzio. (*Agitazione vivissima*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garibaldi.

Garibaldi. (*Segni di attenzione*). Veggo che nella tabella figura la linea Aulla-Lucca. Io non ci ho alcun interesse elettorale; e mi permetto solo di dire poche parole per raccomandare al ministro della guerra l'importanza militare di quella linea.

Noi, in caso di guerra, di mobilitazione dell'esercito, nè dalla Toscana, nè dall'Italia centrale, nè dall'Italia meridionale, non possiamo concentrare l'esercito sulla valle del Po, se non per la linea, che passa per Bologna; avremo quindi tutto il nostro movimento militare su Bologna.

Ora, io domando all'onorevole ministro della guerra se egli non riconosce l'importanza, che ha un secondo valico appenninico, che dalla Toscana possa far passare nella valle del Po i nostri corpi d'esercito.

Prego la Camera di scusarmi se ho chiesto di parlare. (*Parli! parli!*)

Ho sentito ieri l'onorevole relatore parlare molto bene su questo argomento; ed anche il ministro dei lavori pubblici ha riconosciuto l'importanza di questa linea, ed ha promesso di appaltare i due tronchi.

Ma ciò non mi pare sufficiente; mi sembra che sia dovere del ministro della guerra di insistere perchè quella linea, d'importanza veramente capitale per la mobilitazione dell'esercito italiano, sia al più presto completata.

Non ho altro da dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

Pelloux, ministro della guerra. Non ho che a dire una parola all'onorevole Garibaldi, ed è che io da semplice deputato ho raccomandata quella linea.

So che è già stato disposto per gli appalti dei due tronchi, di cui l'onorevole Garibaldi ha parlato, e posso assicurarlo che, nella sistemazione totale, saranno anch'essi

compresi nel disegno di legge che è stato annunziato.

Creda quindi l'onorevole Garibaldi che io sono pienamente persuaso dell'importanza di quella linea, tanto che, lo ripeto, l'ho appoggiata anche da semplice deputato.

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

Branca, ministro dei lavori pubblici. Ho già dichiarato che avrei proceduto presto all'appalto del tronco da Ponte a Moriano ai Bagni di Lucca, e da Aulla a Fivizzano, e che pel resto della linea si sarebbe provveduto col disegno di legge che sarà presentato alla Camera; quindi concordo perfettamente colle dichiarazioni dell'onorevole ministro della guerra.

Presidente. L'onorevole Garibaldi ha facoltà di parlare.

Garibaldi. Ringrazio l'onorevole ministro della guerra della risposta, che mi ha dato; non posso fare altrettanto verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io non faccio questione della Lucca a Ponte a Moriano o all'altra testa di linea; io parlo della grande importanza, che ha la Aulla-Lucca, per poter gettare su Parma parte delle truppe, che attualmente devono concentrarsi tutte a Bologna.

Noi abbiamo la grande linea militare strategica ch'è la Bologna-Piacenza, e dall'Italia meridionale non c'è che uno sbocco solo, ed è quello di Bologna. Ce ne sarebbero degli altri; ma in caso di guerra possiamo avere tagliate le ferrovie sul mare; un bastimento da guerra può distruggere alcune delle nostre opere su quelle linee, ed allora non abbiamo che un sol modo di concentrare il nostro esercito, ed è quello di dirigerlo tutto su Bologna. Non credo che possiamo continuare a rimanere in questo pericolo.

Molto bene diceva il relatore della Commissione: che un ponte che si rompa, una macchina che devii, può ritardare il movimento di concentrazione di tutto l'esercito.

Per ciò sono dolente di non potermi accontentare della mezza assicurazione datami dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma, ripeto, egli, eccitato dal suo collega della guerra, deve trovare il modo di completare al più presto il secondo passaggio appenninico.

Branca, ministro dei lavori pubblici. Per compiere l'Aulla-Lucca ci vuole un certo tempo, ma nondimeno si procederà presto, come ho

detto, all'appalto dei due tronchi sopraccennati, pei quali sono già in corso di riforma i progetti. È vero che si perde molto tempo nei progetti, ma dopo l'esperienza fatta e le delusioni avute, trattandosi specialmente di terreni appenninici, occorrono progetti bene studiati. E poichè per questi tronchi v'è una quota residua già stanziata, e al fondo mancante si potrà procedere con legge speciale o con uno storno, mi pare che la linea sia veramente a buon porto.

Quanto al resto, provvederà la legge che sarà presentata.

All'onorevole Guglielmi poi debbo dire che io ho fatto delle dichiarazioni molto precise (mi sembra) rispondendo all'onorevole Sacchetti. L'argomento è lo stesso. L'onorevole Guglielmi ritorna sulle mie dichiarazioni precedenti. Ma le opposizioni della provincia di Mantova sono già rimosse; adesso si tratta di stabilire le condizioni di sicurezza del ponte. Ora, come vede l'onorevole Guglielmi, dati gli ordini ai tecnici, occorre che a questi si lasci il tempo, che loro occorre e la responsabilità del loro giudizio.

Io, quindi, non posso che confermare quello che ho già risposto all'onorevole Sacchetti, e dirgli che i diritti restano impregiudicati; e poichè si è ottenuto l'accordo della provincia di Mantova, ed il Governo si adopera a mettere d'accordo le varie Provincie fra di loro, la questione della linea San Felice-Verona potrà essere risolta.

Presidente. Così, rimane approvato questo numero 7.

Numero 8. Salerno-San Severino, lire 1,623,162.

Numero 9. Candela-Rochetta Melfi, lire 50,615.

Zanardelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Zanardelli. Poichè, con un colpo di maggioranza, fu impedito all'onorevole Zanolini, contro ogni consuetudine (*Vivi rumori a destra e al centro*), di rimandare il suo discorso mentre erano le sei e mezzo passate, (*Nuovi rumori a destra e al centro*) così l'Opposizione dichiara che, non potendo a termini delle costanti consuetudini della Camera discutere, si astiene dal voto.

Voci a destra e al centro. Va bene! va bene!

Presidente. Non si tratta di un colpo di maggioranza. Quando l'onorevole Zanolini ha

chiesto di parlare, non erano le sei e mezzo! (*Vivi rumori a sinistra*).

Voci a sinistra. Sì! sì!

Presidente. Ella comprende che siamo alla fine della discussione, e che la Camera desidera di votare! Ella deve comprendere le condizioni della Camera!

Zanardelli. Appunto perchè vediamo che la maggioranza voleva votare ad ogni costo senza ammettere la discussione!

Presidente. Crede la Camera di rimandare la discussione a martedì? (*Vivi rumori—No! no!*)

Onorevole Zanolini, vuol parlare?

(*L'onorevole Zanolini non risponde*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Marchiori, relatore. Mi sono astenuto dal voto or ora, perchè credo che tale fosse il mio obbligo come relatore. Ora però debbo fare una osservazione.

Le somme inscritte nella tabella B sono cifre di residui, che non possono discutersi o modificarsi.

Lo scopo della tabella è che rimangano ben precisate le somme per ciascuna linea, che quindi sia reso possibile il controllo del Parlamento e della Corte dei conti; che sia anche impedito lo storno di fondi, e ciascheduna linea mantenga i propri. Quindi queste cifre non si possono modificare.

Presidente. Precisamente. Queste cifre non hanno alcuna importanza. L'onorevole Zanolini avrebbe dovuto parlare all'articolo 3°, e non su questa tabella. Perciò questa discussione è interamente oziosa.

Daneo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Daneo. Mi pare che, oltre a questa tabella, vi sia pure un articolo aggiuntivo degli onorevoli Ambrosoli e Pinchia circa la iscrizione in bilancio, fra le spese ordinarie, di questi 30 milioni. Su di esso potrebbe aprirsi una discussione; quindi mi pare che la Camera potrebbe consentire di rimandare a domani il seguito di questa legge.

Voci. No! no!

Presidente. L'osservazione dell'onorevole Daneo è giusta. Ma intanto possiamo finire la tabella; poi passeremo all'articolo aggiuntivo.

Numero 10. Macerata-Civitanova, 1,189 lire.

Numero 11. Ampliamento delle stazioni: Usmate, Seregno, Piadena, Brescia, San Zeno, Lucca e raddoppio Cerasomma-Lucca, Mantova, Attigliano, Casale e allargamento del

ponte sul Po, Caianello, Salerno, San Severino, Cuneo, Valsavoia, Ceva, Foggia, Monselice, Camerlata, Lecco, Bologna, Cerea, Verona, Casarsa, Ivrea, lire 5,217,108.

Numero 12. Lavori nelle stazioni di Ferrara, Ravenna, Rimini, San Benedetto, Treviso, Mestre, Lugo, Portogruaro, Brindisi, Messina, Ponte San Pietro, binario indipendente fra Treviso e San Giuseppe per la linea Treviso-Belluno, Novara, Spezia, Palermo, Avellino, Benevento, Borgosesia, Firenze, Bergamo, Reggio Calabria, Viareggio, lire 2,712,964.

Numero 13. Isernia-Campobasso, 2,816,939 lire.

Numero 14. Ampliamento delle stazioni di innesto delle linee concesse alle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a), lire 2,000,000.

Numero 15. Provvista di materiale mobile in servizio delle strade complementari, lire 4,286,161.

Numero 16. Materiale metallico d'armamento per le linee concesse, costruite e da costruire, a termini dell'articolo 4 della legge 21 luglio 1887, n. 4785 (serie 3^a), degli articoli 1, 2, 3, 4 e 8 della legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a), lire 2,129,762.

Numero 17. Costruzione del primo tronco fra Terracina e Formia della linea diretta Roma-Napoli, lire 1,675,000.

Numero 18. Somma a calcolo per differenza di liquidazione e per transazione di vertenze ed altre maggiori spese riferibili tanto alle linee contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4735 quanto a quella della legge 20 luglio 1888, n. 5550, lire 21,462,482.

Pongo ora a partito l'articolo 5°.

(*È approvato*).

Verrebbe ora l'articolo aggiuntivo degli onorevoli Pinchia e Ambrosoli, per cui l'onorevole Daneo chiederebbe che si tenesse seduta domani. (*Sì! sì! — No! no!*).

Ambrosoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Ambrosoli. Ringrazio l'onorevole Daneo della proposta; ma mi pare che la questione possa risolversi quando l'onorevole ministro del tesoro dichiarerà subito se accetta il nostro articolo aggiuntivo; giacchè, se Egli l'accetta, sarà cosa fatta; mentre, se non lo accetta, potremo prendere un'altra determinazione.

Luzzatti, ministro del tesoro. Non posso accettare ora questo articolo aggiuntivo e mi pare che gli onorevoli Ambrosoli e Pinchia non debbano sacrificare nulla, rimandando la questione alla discussione del bilancio di previsione del tesoro o dell'entrata, dove si potrà trattarla a fondo, perchè il modo di costruire il bilancio in materia ferroviaria non è stato argomento di leggi speciali, ma si è fatto di consueto con leggi di bilancio.

Ora questa mia proposta non pregiudica nulla, lascia intatte tutte le questioni che con maggiore utilità ed efficacia potranno discutersi in quella occasione.

Presidente. Onorevole Ambrosoli, ha facoltà di parlare.

Ambrosoli. Mi permetto di far solo una brevissima dichiarazione.

Il collega Pinchia ed io abbiamo presentato questo articolo aggiuntivo, perchè dagli stati di previsione della spesa presentati dal ministro del tesoro il 25 novembre passato, avevamo compreso che, votandosi la legge ferroviaria, rimaneva soppresso l'articolo speciale, che obbligava le Compagnie ad emettere le obbligazioni. Ci sembrava quindi che nella redazione della legge ferroviaria fosse incorsa una vera lacuna, e che questa si potesse e si dovesse colmare appunto col nostro articolo aggiuntivo. Ma, poichè l'onorevole ministro del tesoro propone di rimandare questa discussione ai bilanci di previsione, possiamo benissimo accettare questo differimento, che nulla pregiudica, e quindi la Camera può deliberare, anche subito, sulla legge.

Bertollo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertollo.

Bertollo. Debbo a questo punto intervenire nel dibattito per rilevare la contraddizione patentissima fra le dichiarazioni attuali del ministro del tesoro e quelle da lui fatte in occasione dell'assestamento del bilancio. Allora io feci osservare che non si potevano passare nelle spese effettive i 30 milioni di questo stanziamento per le costruzioni ferroviarie. (*Commenti — Interruzioni*).

Il ministro del tesoro dichiarò, in modo reciso ed assoluto, che intendeva mantenere lo stanziamento nelle spese effettive. (*No! no!*)

Luzzatti, ministro del tesoro. Sì signore. (*Commenti*).

Bertollo. Ora io dico: che cosa chiedono gli onorevoli colleghi Pinchia ed Ambrosoli?

Appunto che il ministro mantenga quello che ha dichiarato al bilancio di assestamento. Ora invece dice di no...

Voci No, no! (Conversazioni — Rumori).

Bertollo. È inutile fare dell'alchimia parlamentare e dei grandi discorsi: il fatto è questo, ed io ho creduto mio dovere di rilevarlo (Bravo! Bene! *a sinistra* — No, no! *a destra* — *Rumori*).

Presidente. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

Luzzatti, ministro del tesoro. Nessuna contraddizione! Ho sempre asserito che, quando il Parlamento ci consenta tutti i provvedimenti chiesti e quelli che chiederemo per consolidare il pareggio, registreremo nell'assestamento del 1892-93 le spese ferroviarie fra le effettive, con la fiducia di sostenerle con le entrate effettive; nel che è il punto essenziale.

Questo abbiamo detto ieri, questo ripetiamo oggi.

Voci. È vero! è vero!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertollo.

Bertollo. Mi pare che le stesse dichiarazioni fatte ora dal ministro del tesoro valgano appunto a dimostrare la contraddizione, che esiste, tra queste stesse sue dichiarazioni d'oggi e quelle fatte nella discussione del bilancio d'assestamento. (Bene! Bravo! *a sinistra*).

Voci a destra. No! No! Non è vero!

Presidente. Così è esaurita la discussione di questo disegno di legge. Si procederà dunque alla votazione a scrutinio segreto. Si faccia la chiama.

Suardo, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Accinni — Adami — Afan de Rivera — Alli-Maccarani — Ambrosoli — Anzani — Arnaboldi — Arrivabene — Artom di Sant'Agnese.

Balestreri — Basini — Bastogi — Beltrami — Berio — Bertolini — Bettolo — Bianchi — Billi Pasquale — Billia Paolo — Bonasi — Bordonali — Borgatta — Boselli — Branca — Brunialti — Buttini.

Cadolini — Calvanese — Cambray-Digny — Campi — Capoduro — Cappelli — Carenzi — Carmine — Carnazza-Amari — Casana — Casati — Castelli — Castorina — Cavalieri — Cavalletto — Chiala — Chiaradia — Chigi — Chimirri — Chinaglia —

Cibrario — Colombo — Corsi — Costa Alessandro — Costantini — Cremonesi — Cucchi Luigi — Curioni.

D'Adda — D'Alife — Dal Verme — Danieli — D'Arco — D'Ayala-Valva — De Blasio Luigi — De Blasio Vincenzo — De Cristofaro — De Dominicis — Del Balzo — De Lieto — De Martino — De Pazzi — De Puppi — De Salvio — De Zerbi — Di Collobiano — Di Marzo — Di Rudini.

Ercole.

Faina — Falconi — Ferraris Maggiorino — Fornari — Franceschini — Frascara — Frola.

Gamba — Garibaldi — Gasco — Gianolio — Giolitti — Giordano Apostoli — Giovanelli — Grossi — Guglielmi — Guglielmini.

Jannuzzi.

Lazzaro — Levi — Lochis — Lovito — Lucca — Lucifero — Loporini — Luzi — Luzzati Ippolito — Luzzatti Luigi.

Maranca Antinori — Marazio Annibale — Marchiori — Mariotti Filippo — Martini G. Batt. — Marzin — Maurigi — Maurogordato — Maury — Mazzoni — Meardi — Mel — Mestica — Mezzanotte — Minelli — Miniscalchi — Minolfi — Montagna — Mordini — Morin.

Narducci — Nasi Carlo — Nicolosi.

Oddone — Omodei — Orsini-Baroni.

Paita — Pandolfi — Papadopoli — Pascolato — Patamia — Patrizi — Pavoncelli — Pelloux — Perrone — Pignatelli-Strongoli — Pinchia — Plebano — Pompilj — Pullè.

Quartieri — Quintieri.

Ricci — Ridolfi — Riola Errico — Rizzo — Rolandi — Romanin-Jacur — Romano — Roncalli — Rospigliosi — Rossi Gerolamo — Rossi Rodolfo — Rubini — Ruspoli.

Sacchetti — Sampieri — Sanfilippo — Sanguinetti Adolfo — Saporito — Sardi — Sella — Silvestri — Simonelli — Simonetti — Sola — Solinas-Apostoli — Sonnino — Speroni — Squitti — Stanga — Stelluti-Scala — Suardi Gianforte — Suardo Alessio — Summonte.

Tacconi — Tegas — Testa — Testasecca — Tiepolo — Tittoni — Toaldi — Tomassi — Tondi — Torrigiani — Tripepi.

Vaccaj — Valle Angelo — Visocchi — Vollaro Saverio — Vollaro De Lieto.

Zainy — Zappi — Zucconi.

Sono in congedo:

Adamoli — Altobelli — Amore — Andolfato.

Barazzuoli — Baroni — Bertolotti — Bobbio — Bocchialini — Borrelli.

Calvi — Cardarelli — Cavalli — Chiapusso — Cittadella — Colonna-Sciarra — Conti — Corvetto — Cuccia — Curati.

D'Andrea — De Giorgio — De Renzi — De Riseis Luigi — Di Belgioioso — Di Blasio Scipione — Di Camporeale — Dini Luigi — Donati.

Facheris — Faldella — Fani — Farina — Ferri — Flaùti — Florena — Fortunato — Franchetti — Franzì.

Gallavresi — Ginori.

Leali — Lo Re — Luciani.

Maluta — Martelli — Mazzella — Modestino — Monti.

Palberti — Papa — Peyrot — Piccaroli — Pignatelli Alfonso — Ponsiglioni — Ponti. Raggio — Rocco — Roux.

Sanvitale — Siacci.

Tommasi-Crudeli — Treves — Turbiglio. Villa.

Zuccaro-Floresta.

Sono ammalati:

Antonelli.

Beneventani — Berti Ludovico.

Calpini — Capilupi — Cerruti — Cozza — Corradini.

Della Valle — De Simone — Di San Donato.

Ferrari-Corbelli.

Galimberti — Grassi Paolo — Grippo.

La Porta — Lorenzini — Lugli.

Mocenni.

Nasi Nunzio.

Petronio Francesco — Placido.

Rinaldi Pietro — Rosano — Ruggieri.

Sanguinetti Cesare — Sciacca della Scala — Seismit-Doda — Solimbergo — Sorrentino.

Tenani — Trompeo.

Ungaro.

È assente per ufficio pubblico:

Baratieri.

Annunciansi diverse domande d'interpellanza e d'interrogazione.

Presidente. Intanto comunico alla Camera diverse domande di interpellanza.

Una dell'onorevole Martini Ferdinando al ministro degli affari esteri, che è la seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interpellare i ministri degli esteri e della guerra intorno ai provvedimenti, che si propongono di prendere per restituire e mantenere la pubblica sicurezza nella colonia Eritrea. »

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa domanda d'interpellanza.

Di Rudini, ministro degli affari esteri. Nella prossima seduta dichiarerò se e quando potrò rispondere a questa domanda d'interpellanza.

Presidente. Un'altra interpellanza dell'onorevole Tiepolo ed altri deputati al ministro delle finanze è la seguente:

« I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze per sapere se e quando intenda provvedere alla esecuzione della transazione proposta con circolare ministeriale 22 marzo 1888, ed accettata dai Consigli delle provincie interessate, in ordine al debito dello Stato verso le provincie venete e quelle di Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova e Sondrio per rimborso delle prelevazioni fatte dalla Giunta del censimento sul fondo sociale delle provincie venete e lombarde pel censimento delle provincie sunnominate dall'anno 1830 a tutto l'anno 1884.

« Tiepolo, Minelli, Maluta, Rizzo, Marazzi, Cavalletto, Brunialti. »

Onorevole ministro del tesoro, la prego di comunicare al suo collega delle finanze questa domanda d'interpellanza.

Altra interpellanza dell'onorevole Squitti al ministro della istruzione pubblica è la seguente:

« Il sottoscritto desidera d'interpellare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sull'uso dei suoi poteri discrezionali di fronte alle deliberazioni dei Consigli delle Facoltà universitarie. »

Prego l'onorevole ministro del tesoro di comunicare questa domanda d'interpellanza al suo collega dell'istruzione pubblica.

Sono state presentate poi le seguenti interrogazioni, che saranno inscritte nell'ordine del giorno:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri sullo stato in cui si trovano gli studi sul decentramento amministrativo promesso nel discorso di Milano, e sui criteri che informano tali studi.

« Lochis »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della guerra per sapere se sia vero il trasferimento della sede del reggimento da Caltanissetta a Siracusa.

« V. Riolo. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia intorno alle condizioni deplorabili del palazzo di giustizia in Napoli ed ai relativi provvedimenti che intende di adottare.

« Altobelli. »

Risultamento di votazione.

Presidente. Comunico alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Provvedimenti per le strade ferrate complementari. »

Presenti e votanti	195
Maggioranza	98
Voti favorevoli	175
Voti contrari	20

(La Camera approva).

L'onorevole Maffi ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa che sarà trasmessa agli Uffici.

La seduta termina alle 7.30.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1. Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Maffi e Armirotti circa le Società cooperative di consumo.

2. Svolgimento di interpellanze.

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

4. 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:

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

6. 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)

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

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

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

10. Sulle conservatorie delle ipoteche. (Al-

legato C del disegno di legge n. 237, Provvedimenti finanziari).

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

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

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

14. Modificazioni alla legge sulle imposte dirette. (236)

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

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

17. Sull'esercizio dei telefoni. (121-B) (*E-mendato dal Senato*).

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

Roma, 1892. — Tip. della Camera dei Deputati,

