

TORNATA DEL 16 DICEMBRE 1873

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Si procede alla votazione sul bilancio della guerra e sopra la nomina di commissari. = Svolgimento di un disegno di legge del deputato Cairoli sul conferimento del diritto elettorale politico a tutti gl'Italiani di anni 21 che sanno leggere e scrivere — Dichiarazione e adesione del ministro per l'interno — È preso in considerazione. = Presentazione di dodici progetti di legge del ministro per i lavori pubblici — Domande d'urgenza dei deputati Pecile, Nicotera e Asproni. = Interpellanza del deputato Monti Coriolano sulla costruzione di una ferrovia da Verona a Legnago e Badia — Spiegazioni del ministro per i lavori pubblici. = Interrogazione del deputato Angelini sopra un treno di servizio ferroviario tra l'Italia e la Germania — Risposta del ministro medesimo. = Approvazione allo squittinio segreto del bilancio della guerra. = Discussione del progetto di legge per l'abolizione della tassa di palatino nella provincia di Mantovà — Il ministro per le finanze aderisce all'aggiunta proposta dalla Commissione — Obbiezioni del deputato Morini e spiegazioni del ministro e del relatore Fano — Approvazione dell'articolo. = Discussione del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici pel 1874 — Discorso del deputato Mascilli in favore di una ferrovia da Termoli a Campobasso — Osservazioni del deputato Fara su vari capitoli. = Cenno del presidente sopra un progetto da votare domani. = Eccitamento del deputato Guerzoni per la discussione di un progetto, che avrà luogo domani. = Interrogazione del deputato Mazzoleni sull'accettazione di una rinunzia del professore Camerini di Milano data per telegramma — Spiegazioni del ministro per la pubblica istruzione.*

La seduta è aperta alle 2 e 20.

LACAVA, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

MASSARI, segretario, legge il sunto della seguente petizione:

808. I Consigli comunali di Sala Consilina, Moliterno, Sarconi e di Auletta, provincia di Basilicata, rassegnano al Parlamento i loro voti perchè per la ferrovia Eboli-Reggio sia preferta ad ogni altra la linea interna, tracciata dall'ingegnere Gargiulo.

RINNOVAMENTO DELLE VOTAZIONI SOPRA UN PROGETTO DI LEGGE E PER LA NOMINA DI COMMISSARI DI SORVEGLIANZA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione per scrutinio segreto sul progetto di legge relativo al bilancio preventivo pel 1874, del Ministero della guerra; e votazione di ballottaggio per la nomina di commissari presso la Cassa militare, il Fondo del culto e la Cassa dei depositi e prestiti.

Si procederà all'appello nominale.

(Succede la chiamata.)

Si lasciano aperte le urne e si procede all'ordine del giorno.

SVOLGIMENTO DELLA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO CAIROLI.

(V. Stampato n° 58)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge presentata dall'onorevole Cairoli e da altri, pel conferimento del diritto elettorale politico a tutti gl'Italiani di anni 21, che sanno leggere e scrivere.

Ne do anzitutto lettura:

« Art. 1. Sono elettori tutti gl'Italiani domiciliati nello Stato, che hanno compiuto i 21 anni, e sanno leggere e scrivere.

« Art. 2. Sono abrogati gli articoli dall'1 al 15 inclusivo, l'alinea 2°, il 4° ed il 5° dell'articolo 19, l'articolo 25, l'alinea 2° e 3° dell'articolo 34, l'arti-

colo 35, l'alinea dell'articolo 73, gli articoli 105, 106, 107 e 108 della legge elettorale 17 dicembre 1860. »

CAIROLI. Poche parole, perchè io ebbi già l'onore di svolgere con un lungo discorso davanti alla Camera questo progetto di legge, firmato anche da parecchi miei amici. Era un dovere difenderlo nella sua prima apparizione con tutti gli argomenti che lo raccomandano; ma, poichè una consuetudine imposta dal formalismo che penetra dappertutto, e turba anche gli ordinamenti parlamentari, chiude colla Sessione molti lavori, sotterrando le mozioni che non hanno percorso tutto lo stadio della discussione, io devo ripresentare questa proposta, ma non voglio togliere nemmeno qualche minuto al tempo prezioso della Camera per propugnarne la presa in considerazione, della quale non dubitava allora, e sono sicurissimo oggi. Il sospetto sarebbe un'ingiuria; per ammettere una contraria deliberazione dovrei presumere un'impossibile instabilità di propositi.

Del resto la Camera non nega l'onore della presa in considerazione nemmeno ai progetti di legge contro i quali sta l'opinione della maggioranza; a questo fu dato dalle diverse parti senza contrasto, forse con soddisfazione, perchè anche coloro che non lo accettano interamente, ammettono la opportunità, anzi l'urgenza d'una riforma elettorale. Noi la presentiamo nella stessa forma, colle stesse parole che riservano al definitivo esame della Camera le altre questioni che si collegano a questo progetto di legge; ma vogliamo complicare la presa in considerazione, la quale, chiamando le diverse opinioni a discutere sull'importante argomento, deve essere accettato con favore da tutti. Io quindi spero che non vorrà respingerlo nemmeno l'onorevole ministro dell'interno.

CANTELLI, ministro per l'interno. Io imiterò l'onorevole Cairoli non sollevando qui oggi una discussione la quale sarebbe prematura, ed occuperebbe forse senza utilità dei momenti preziosi della Camera.

Il Ministero non intende di opporsi alla presa in considerazione del progetto di legge presentato dall'onorevole Cairoli; fa però le più ampie riserve non tanto sui principii dei quali è informato quanto della loro applicazione che si riserva di esaminare e di combattere ove occorra, quando il progetto verrà in discussione alla Camera.

Il Ministero desidera, quanto l'onorevole Cairoli che il diritto elettorale sia garantito a tutti i cittadini che sono veramente in grado di usarne con vantaggio delle nostre libere istituzioni. Non en-

trerò a vedere qui se l'allargamento proposto sia il mezzo migliore per ottenere questo intento. È certo che un male esiste nell'atonìa, nell'indifferenza degli elettori, e tutto ciò che tenderà a risvegliarli, a far loro sentire l'importanza del mandato loro affidato, il Ministero lo accetterà di grand'animo.

Ma in quanto all'estensione del diritto elettorale il Ministero si riserva di vedere se questo sia acconsentito dalla sincerità del voto, che è il primo e più importante requisito che l'esercizio del mandato elettorale deve avere in un paese libero.

PRESIDENTE. Coloro che sono d'avviso di prendere questa proposta di legge che ho letto, in considerazione, sono pregati d'alzarsi.

(La Camera approva.)

L'ordine del giorno recherebbe la discussione del progetto di legge per l'abolizione della tassa del *palatico* nella provincia di Mantova, ma non essendo presente il ministro delle finanze incominceremo dalla discussione del bilancio dei lavori pubblici, salvo a sospenderla quando si troverà presente il ministro delle finanze.

PRESENTAZIONE DI DODICI PROGETTI DI LEGGE.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha la parola.

SPAVENTA, ministro per i lavori pubblici. Ho l'onore di presentare alla Camera, parecchi progetti di legge. Essi sono:

Spesa straordinaria per l'escavazione e pel miglioramento dei fondali dei porti di Genova, Livorno e Venezia (V. *Stampato* n° 66);

Autorizzazione di maggiore spesa per complemento di varie opere nei porti di Girgenti, Napoli, Castellammare Stabia, Salerno, Palermo e Venezia (V. *Stampato* n° 68);

Maggiore spesa per l'escavazione di porti eseguita nel 1873 (V. *Stampato* n° 67);

Id. pel complemento della strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio (V. *Stampato* n° 69);

Maggiore spesa pel traforo del Moncenisio (Vedi *Stampato* n° 65);

Maggiore spesa per la costruzione del ponte sul Brenta a Curtarolo lungo la strada nazionale tirolese (V. *Stampato* n° 70);

Id. per la strada nazionale Sannitica in provincia di Campobasso (V. *Stampato* n° 71);

Id. per il compimento della ferrovia Asciano-Grosseto, per il servizio delle obbligazioni e per il pagamento della ricchezza mobile arretrata per la ferrovia suddetta (V. *Stampato* n° 64);

Progetto di legge per costruzione della galleria detta del Borgallo lungo la ferrovia da Parma a Spezia e Sarzana (V. *Stampato* n° 62);

Progetto di legge per la costruzione di nuovi fari e fanali sulle coste del regno (V. *Stampato* n° 59);

Progetto di legge per l'esecuzione delle opere di miglioramento e di sistemazione nei porti di Mol-fetta, Trapani, Sinigaglia, Porto Maurizio e San Remo (V. *Stampato* n° 60);

Costruzione di strade provinciali nelle provincie che difettano di viabilità (V. *Stampato* n° 61);

Maggiore spesa per strade nazionali in Sardegna. (V. *Stampato* n° 63)

PRESIDENTE. Do atto al signor ministro dei lavori pubblici della presentazione di questi progetti di legge che saranno stampati e distribuiti.

PECILE. Chiederei che per il progetto di legge riguardante la costruzione della galleria del Borgallo fosse confermata la stessa Commissione che era stata eletta nella precedente Sessione, come si è proceduto per altre leggi.

PRESIDENTE. Onorevole Pecile, se l'onorevole ministro ha ripresentato lo stesso progetto di legge, non troverei che la sua proposta avesse ragione di essere; ma in tal caso non sarebbe occorsa neppure la nuova presentazione, bastava che l'onorevole ministro avesse ritornato in vita il progetto di legge. Quindi, allo stato presente, la sua proposta non avrebbe scopo.

Onorevole ministro, la prego a voler dire, perchè la Camera possa deliberare, se il progetto di legge ora presentato è identico a quello che stava di già davanti la Camera nella Sessione scorsa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il progetto è il medesimo, salvo una modificazione che riguarda gli stanziamenti portati dalla legge. È chiaro che siccome il primo progetto si supponeva che potesse approvarsi nel 1873, ed ora non potrebbe esserlo che nel 1874, così gli stanziamenti non possono cominciare da quest'ultimo anno.

PECILE. Rinnovo dunque la preghiera che ho fatta, che questo progetto venga rimandato alla stessa Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pecile chiede che essendo stato ripresentato il medesimo progetto di legge, venga questo inviato alla stessa Commissione che fu nominata nella scorsa Sessione.

(La Camera approva.)

NICOTERA. Fra i progetti di legge presentati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, vi è pure quello delle strade provinciali. Rammento che per questo progetto di legge era stata presentata la relazione, e, se non ricordo male, era anche stato messo all'or-

dine del giorno; pregherei quindi la Camera di voler consentire fosse rimandato alla stessa Commissione che lo aveva esaminato, essendo identico al precedente.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera chiede che questo progetto sia rimandato alla Commissione incaricata dello studio...

NICOTERA. È stata già stampata la relazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Nicotera, che il progetto di legge che si riferisce alle strade provinciali sia ripreso allo stato di relazione in cui si trovava prima che fosse chiusa la Sessione scorsa.

(È approvata.)

L'onorevole Asproni ha facoltà di parlare.

ASPRONI. Io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si associerà a me per pregare la Camera a dichiarare d'urgenza la legge che ha presentata per l'aumento di maggiori spese per le strade della Sardegna.

Egli sa che non si tratta qui di opere da costruire, ma di opere, credo, in costruzione o costrutte od appaltate e non soddisfatte; quindi credo evidente la necessità di provvedere colla maggior premura possibile.

Se il signor ministro acconsente, spero che la Camera accoglierà la mia proposta.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si dichiara d'urgenza il progetto indicato dall'onorevole Asproni, riflettente le maggiori spese per le strade della Sardegna.

(È approvato.)

Poichè non è presente l'onorevole ministro delle finanze, incominceremo la discussione generale del bilancio dei lavori pubblici. Prima però d'inoltrarci nella discussione generale, stimo bene che siano esaurite l'interrogazione, dell'onorevole Monti Coriolano e l'interpellanza dell'onorevole Angelini.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MONTI CORIOLANO.

PRESIDENTE. Darò la parola all'onorevole Monti Coriolano perchè svolga la seguente sua interrogazione:

« Il sottoscritto chiede rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla strada ferrata Verona-Legnago-Badia. »

MONTI CORIOLANO. Allorquando si discusse nello scorso della passata Sessione la legge che da principio s'intitolava delle strade ferrate secondarie, io mostrai non poca meraviglia scorgendo che nel novero di quelle strade si comprendessero due strade ferrate di primaria importanza.

Queste due strade ferrate sono quelle approvate: l'una da Verona a Legnago e l'altra da Legnago a Rovigo.

Non occorre di essere molto istruiti nel sistema generale delle nostre ferrovie per comprendere che la strada ferrata da Verona a Badia costituisce un tronco molto notevole di una strada di grande avvenire. Questo dimostrai nell'occasione citata, questo mi è indispensabile di ricordare in oggi più brevemente che mi sarà possibile.

La strada ferrata decretata per legge da Verona a Badia fa parte della gran linea di strada ferrata Verona-Rimini. Questa linea di strada da Verona a Rimini, passando per Ravenna e per Ferrara, traversando il Po sul ponte di Lagoscuro (ponte già pattuito per simile passaggio con apposita condizione e stabilita nelle convenzioni precedenti), e proseguendo quindi a Badia, a Legnago, a Verona, non è che il seguito diretto e immediato della gran linea Adriatica che procede da Brindisi. Essa è adunque la strada, dirò così, mondiale, che, procedendo da Brindisi giunge a Rimini, e ora si dirige a Bologna direttamente pel Fréjus, e per la stessa ragione in avvenire giunta a Rimini deve dirigersi direttamente a Verona per il passaggio del Brennero. Questa direzione già studiata e di cui si conosce la spesa è pianissima, ed accorcia di quaranta chilometri la grande strada nazionale testè mentovata da Brindisi, sopra la linea in costruzione da Mantova a Modena. Si vede adunque, per le grandi relazioni di questa linea, il vantaggio che si otterrebbe dalla così detta *direttissima* da Rimini a Verona.

Parte importante di questa linea *direttissima* da Rimini a Verona ripeterò essere la strada già decretata da Verona a Legnago. Per conseguenza io sto nell'argomento preciso della interrogazione.

Bastano questi cenni per dimostrare alla Camera come nell'argomento che prendo a svolgere vi sono considerate le relazioni col Brennero, e le relazioni col Brennero anche a rispetto della valigia delle Indie, dacchè tutti sanno che da poco tempo soltanto il Brennero non serve altrimenti alla valigia delle Indie, di recente tornata a passare pel Fréjus. Quindi non si può riguardare estraneo al tronco di strada ferrata Verona-Badia anche l'importante comunicazione della valigia delle Indie.

Se non che, prescindendo anche da tale importantissimo servizio, il quale serve soprattutto all'Inghilterra, non può non considerarsi che la Prussia centrale e la Baviera debbono essere pure interessate a potere speditamente approfittare della linea di Brindisi. Questa maggiore speditezza viene

loro dalla strada ferrata, così detta *direttissima*, da Verona a Rimini.

Ecco quindi un primo punto importantissimo a dimostrare la prevalenza della strada sopra la quale io parlo.

Ma questa strada, giunta che sia a Ferrara, colle condizioni facilissime che ho enunciato, un altro grandissimo servizio può prestare all'insieme delle nostre comunicazioni ferroviarie. Poichè a Ferrara trova la strada ferrata già esistente pel Veneto e procede fino ad Udine; e la Camera conosce che da Udine a Tarvis è già decretato il passaggio per la Pontebba, che è il vero valico alpino internazionale fra l'Austria e l'Italia. E ciò che dico dell'Austria credo che possa estendersi anche alla Boemia. Per lo che l'Austria e la Boemia sono interessate ugualmente nella comunicazione in discorso, e dico interessate, perchè, non facendosi, per ipotesi, la linea *direttissima* da Verona a Rimini, quelle importantissime comunicazioni sarebbero lese manifestamente.

Io dunque ho accennato riguardo a questa strada due punti capitali rispetto alle transizioni internazionali. Ora scendo a considerare la strada stessa rispetto al servizio nazionale.

Il fatto notevolissimo del trasporto della sede del Governo a Roma e dell'integrazione così della nostra nazionalità, è ancora troppo recente, perchè non se ne siano da tutti apprezzate le conseguenze che sarà per portare. Da questo fatto risulterà poi chiaro che il sistema itinerario italiano è sconvolto nella sua base. Ed è manifesto dal momento che si consideri essere la capitale il centro naturale degli interessi del paese, di guisa che tutte le regioni d'Italia dovranno cercare di avvicinarsi alla capitale il più che sia possibile.

Ora, appena compiuta la ferrovia ligure della riviera di ponente, tutto il Piemonte e la Liguria si verseranno per questa via, perchè resterà abbreviata di 150 chilometri la distanza da Torino a Roma. Unita la strada ferrata aretina colla senese, anche le Lombardia avrà una scorciatoia per le sue comunicazioni colla capitale. Rimarrà la sola Venezia, ed allora si accorgerà in quanto poco felice condizione si trovi a fronte delle due regioni contorni dell'alta Italia.

Mi permetto di fare quest'osservazione, perchè realmente la Venezia fin qui non si è molto occupata dei vantaggi, che le possono venire dalla strada, a cui accenno. Ma quando avrà visto che il Piemonte e la Liguria procederanno spedite a Roma, quando avrà visto che la medesima cosa favorirà la Lombardia, allora naturalmente si accorgerà essa

pure dell'opportunità della sua strada particolare per la capitale, ed allora si persuaderà dell'importanza dei pronostici che ora si fanno.

Io non intendo di preoccupare l'argomento con cose future e di difficile dimostrazione, ma guardando la carta si vede che un'altra arteria principale manca al sistema ferroviario italiano. È appunto la strada per la Venezia, la quale incrociandosi a Ferrara proceda a Ravenna, e quivi diramandosi a Cesena, pel Savio varca l'Appennino alle origini del Tevere, e proseguendo di continuo questo fiume giunga alla capitale. Così la nuova appropriata arteria della Venezia procura a questa regione un accorciamento di nullameno che cento chilometri che altrimenti sarebbero perduti nei tragitti per Firenze.

Nè si venga a dire che Firenze e Bologna resterebbero così pregiudicate; ciascuna via ha il suo compito d'azione.

Non è nemmeno vero, come anche si è detto o supposto, che la Germania centrale possa essere indifferente al passo del Brennero. Si dice e si crede la Germania particolarmente impegnata pel passo del Gottardo. Ma ciò sarà vero rispetto alla gran vallata del Reno, non così rispetto alla Prussia centrale. Di guisa che resta sempre fermo che le provenienze del Reno a Roma prenderanno l'antica via per Firenze, le altre prenderanno la via che ho accennata.

Ciò non sarà per ora. Ma è chiaro che la più volgare prudenza insegna che non si deve pregiudicare una questione di tanta importanza.

E qui vengo direttamente all'argomento cui si riferisce la mia interrogazione.

Mi era bensì indispensabile fare queste premesse onde appunto notare la elevatezza dell'argomento e la grande importanza che è da annettere alla questione che credo mio dovere di presentare alla Camera.

La legge del 29 giugno 1873 perdette naturalmente, come doveva perdere per le vicissitudini di quella discussione, il titolo singolare di strada ferrata secondaria. Questo adunque non è più titolo che contrasti punto a quello che dico.

In quella legge è stabilito al capoverso secondo dell'articolo 1° che doveva farsi la linea da Legnago a Rovigo, da Verona a Legnago. Io non movo questione sopra la strada ferrata da Badia a Legnago; credo che non possa farsi che retta, e come tale non danneggia punto l'avvenire.

Ma rispetto alla strada ferrata da Verona a Legnago sono avvenuti dei fatti sui quali io chiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Prescrivendo la legge di dover farsi una strada ferrata da Verona a Legnago, è chiaro che l'andamento naturale sia il retto, e che non possa essere sviata. Questa strada ha la lunghezza di 35 chilometri: ma la società la quale deve intraprenderne l'esercizio, è avversissima ai futuri destini della linea diretta Verona-Rimini, e quindi non gli accomoda gran fatto la direttura del tronco che si tratta oggi di costruire.

Facendo cenno, come ho creduto mio dovere, all'onorevole ministro dei lavori pubblici della cagione che mi muoveva a dirigere a lui una interrogazione, egli, accettandola cortesemente, mi invitò a conoscere le circostanze che possono aver dato luogo ad una modificazione di tracciato. Ma io credo che questa modificazione non possa aver luogo. Si dice che, invece di fare una linea retta di questa strada, si voglia passare per Isola della Scala, incurvandola talmente da renderla così vicina all'altra da Mantova a Modena che niente di più. Invece quindi di andare dritti, si viene ad allungarla con saetta di otto o nove chilometri; invece di far capo a Verona, si pensa di farla sboccare in una stazione distante niente meno che dieci chilometri da Verona, in una stazione chiamata, se non erro, Dossobuono.

Molti inconvenienti derivano da questa sgraziata modificazione; perchè, dal momento che il pregio essenziale della linea da Verona a Rimini consiste nella brevità, quando questa brevità si trascura, si viene a compromettere i destini della linea medesima.

È da sapere che la società dell'Alta Italia, direttamente od indirettamente, per mezzo dei suoi organi, screditi quella linea, punto curandosi degli interessi generali che le si appoggiano, degli interessi internazionali.

Ed è a credere che usi la destrezza di sconciare apposta la parte che è per costruirsi, di modo che non possa essere altrimenti base ai futuri destini, a quei destini ai quali ho accennato. Io non sono fra quegli uomini avversi al procedere delle società industriali, essendo naturale che società istituite per fine di speculazione non possono non guardare al proprio interesse.

Ma ciò che non posso comprendere si è che non trovino in alto tutta quella resistenza alle cose ingiuste ed artificiali alle quali ciascun cittadino ha diritto di chiedere che pensi il proprio Governo.

Non dubito che l'onorevole ministro e l'attuale Gabinetto non usino tutta la fermezza che può essere loro propria. Ma, appunto per esserne viemmeglio accertato, ho voluto muovere quest'interrogazione, la quale realmente, se non avessi avuto ogni

riguardo al Gabinetto medesimo, avrebbe piuttosto il carattere d'interpellanza.

Oltre ai danni che ho già esposti, l'incurvatura della linea sarebbe causa di danni finanziari. Allungandosi la linea di sette chilometri, l'erario è obbligato a pagare anche per questi sette chilometri la sovvenzione stabilita all'articolo 2 della legge citata. Di più trovo che, dirigendosi la linea a Dosobuono anzichè a Verona, la lettera e lo spirito della legge stessa rimane violato. Voglio ancora credere che ciò non sia possibile e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sia per darmi risposta soddisfacente e tale da acquetare ogni mio timore. Tanto più debbo fare questa domanda, in quanto che le cose in proposito sarebbero già molto avviate.

Se non credessi di stancare la Camera, potrei darle comunicazione del contratto firmato dalla società dell'Alta Italia con la provincia di Verona, assuntrice della costruzione di questa linea. La società stessa contrattò la retta linea ed il recapito a Verona; ma ora pare che abbia diviso altrimenti.

In conseguenza di questa esposizione, io mi permetto di formulare la mia interrogazione nei precisi termini seguenti:

1° Riconosce il signor ministro dei lavori pubblici l'importanza della strada ferrata Verona-Legnago-Badia per i futuri rapporti e le future esigenze del sistema itinerario italiano?

2° È disposto a provvedere acciò questi rapporti non siano pregiudicati colle costruzioni presenti?

3° Si crede abilitato a cambiare la direzione della linea Verona-Legnago, ed a prolungarne la tratta per oltre un quinto, a fronte del tenore degli articoli 1 e 2 della legge 29 giugno 1873?

Sono queste le tre precise domande che indirizzo al signor ministro dei lavori pubblici.

Io non so se con questa rapida rassegna di cose molto intricate e vaste ho potuto giungere a dare idea alla Camera dell'importanza della mozione che io faccio...

PRESIDENTE. (*Interrompendo*) Ma non c'è mozione.

MONTI CORIOLANO... della esposizione che io faccio. Io non chiedo nulla; io non chiedo che il Governo s'impegni a cosa alcuna. Consiglio che usiamo ocularità e prudenza in confronto delle destrezze altrui. Io dico: non pregiudicate l'avvenire, abbiate gli occhi aperti. E quest'esortazione non è frustranea, quando noi sappiamo con chi abbiamo da fare, e conosciamo tutti i precedenti, precedenti sui quali io sono passato sopra per amore di brevità.

Al tempo stesso, per quanto io sia estimatore profondo del Gabinetto e dell'onorevole Spaventa, e

mi piace pigliare quest'occasione per attestargli la mia stima, io non nascondo che do molto peso all'interrogazione che ho fatta.

Io amerei di essere soddisfatto, perchè non mi pare che sia lieve cosa quella che ho svolto: di modo che, se non avessi garanzie che sia la legge rispettata, e che siano gl'interessi principalissimi delle grandi linee di strade ferrate mantenuti, confesso che io non saprei con che fiducia si potrebbe stare innanzi al dicastero dei lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Monti chiede se io riconosca l'importanza futura della ferrovia Legnago-Verona. Per spiegare il suo concetto, egli ha discorso della connessione che avrebbe questa ferrovia col sistema delle nostre comunicazioni per la via del Brennero. Tra queste comunicazioni, egli ne ha ricordata una, la quale è stata studiata negli anni passati, ed è quella che da Rimini per Ravenna, Ferrara e Badia, innestandosi a Legnago colla ferrovia di cui si tratta, giungerebbe a Verona più direttamente che non dallo stesso punto di Rimini per Bologna, o dall'attuale strada di Rovigo-Padova, o dall'altra di Modena-Mantova.

Certamente, se noi avessimo o potessimo oggi costruire un'altra linea di comunicazione del Mezzogiorno e dell'Italia media col Brennero, la ferrovia di Rimini, Ferrara, Legnago e Verona costituirebbe un abbreviamento della via attuale di Rimini-Bologna, sia per Modena, Mantova e Verona, sia per Rovigo, Padova e Verona; abbreviamento tale, che non è possibile non riconoscere che tutto ciò che fosse fatto per impedirne l'esecuzione guasterebbe e contrasterebbe il futuro buon andamento delle nostre ferrovie. Ma la questione di cui si tratta è molto più semplice.

La legge del 29 giugno 1863 ha facoltato il Governo a concedere a privati, a provincie ed a comuni alcune ferrovie nel Veneto. Tra queste ferrovie ve ne sono due: una da Rovigo a Legnago, l'altra da Legnago a Verona.

La ferrovia Rovigo-Legnago è stata già concessa alla provincia di Rovigo; della ferrovia Legnago-Verona si chiede la concessione dalla provincia di Verona.

Ora, la provincia di Verona nel chiedere questa concessione ha presentato un progetto di linea da costruire; questo progetto è di una ferrovia secondaria, di una ferrovia destinata a soddisfare gl'interessi locali. Il tracciato di questa ferrovia non corrisponde evidentemente al desiderio dell'onorevole Monti; non è la ferrovia direttissima tra Legnago e Verona; questo tracciato si allontana effettivamente dalla linea diretta procurando d'acco-

starsi all'Isola della Scala e a Vigasio, e non metterebbe capo direttamente a Verona, ma si innesterebbe ad un punto della ferrovia Mantova-Verona, cioè al punto indicato dall'onorevole Monti.

Ora l'onorevole Monti dice: poichè questa ferrovia, che voi avete a concedere, un giorno quando che sia, potrebbe essere il prolungamento di una ferrovia d'interesse internazionale, come sarebbe quella di Rimini-Ravenna-Ferrara-Legnago; così, se voi subordinate il criterio delle sue condizioni tecniche, non a questo scopo futuro, bensì all'interesse locale della provincia che vi chiede la concessione, voi nocete a questo interesse futuro, che è superiore all'interesse locale.

E l'onorevole Monti potrà aver ragione; ma io ho la legge davanti, e la legge non fa di questa ferrovia niente più che una ferrovia locale. Posso io pretendere che la provincia di Verona, la quale chiede la concessione di questa ferrovia, faccia una ferrovia direttissima Legnago-Verona, correndo quasi lungnesso l'Adige, senza passare per nessun paese importante, senza soddisfare a nessun interesse di quelle popolazioni? È la provincia di Verona che fa la strada a sue spese; il Governo non vi concorre che per un sussidio minimo di 1000 lire a chilometro; e ciò dimostra che la legge, che autorizzava il Governo a fare questa concessione, non riconobbe in questa ferrovia che un interesse meramente secondario e locale. La misura dell'interesse che la legge riconosce in questa ferrovia è determinata dalla misura del concorso che lo Stato presta alla sua costruzione.

Quanto poi alla ferrovia diretta Rimini-Ravenna-Ferrara, io non voglio pregiudicare la questione; ma l'onorevole Monti ha affermato che la sua utilità internazionale è indiscutibile.

L'onorevole Monti non ignora però gli antecedenti di questa questione. Un progetto di questa ferrovia fu già presentato al Governo, il quale lo fece esaminare a quei Consigli che egli ha presso di sé appunto per illuminarlo intorno alle questioni tecniche e amministrative delle ferrovie. Ebbene, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in ripetuti voti, disse che la ferrovia Rimini-Ravenna-Ferrara-Legnago sarebbe piuttosto nociva che utile agli interessi generali. Ma io dico: non pregiudichiamo questa questione; la questione presente che io devo risolvere è questa: qual è il criterio a cui io debbo informarmi nel determinare le condizioni tecniche del tracciato Badia-Verona? Questa linea fa parte delle due linee secondarie e locali da costruirsi a spese delle due provincie interessate, una che è concessa alla provincia di Rovigo e l'altra alla pro-

vincia di Verona; posso io pretendere d'imporre a queste provincie condizioni le quali si allontanino dal loro interesse, unicamente perchè questa ferrovia un giorno potrebbe essere il prolungamento di una ferrovia di interesse superiore? Io credo che questa pretesa non potrei sostenerla.

Nondimeno il Ministero non ha ancora risolta la questione; essa in questo momento pende innanzi al Consiglio delle strade ferrate, a cui è stato formulato il quesito nei precisi termini in cui lo pone l'onorevole Monti: avuto questo parere, io prenderò un partito, secondo i concetti che ho esposto in queste dichiarazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Monti Coriolano, è soddisfatto?

MONTI CORIOLANO. Domando la parola.

L'onorevole ministro, riconoscendo la forza di tutte le considerazioni generali che mi hanno mosso a fare l'interrogazione, in conclusione sembra che sia venuto a debilitarne l'applicazione nei particolari.

Io mi sono appoggiato alla legge, non quale fu intestata dapprima, ma quale da ultimo è risultata per lo stesso suo titolo; e quando una legge dichiara la strada ferrata da Verona a Legnago di interesse generale, come può il potere esecutivo darle un altro carattere?

Si trattava sin da principio di andare solo a Verona, non già dieci chilometri più oltre, e questo se si pone oggi in campo, non procede perchè la provincia di Verona lo voglia, ma per altri motivi, che male si potrebbero definire parlamentariamente.

Del resto, anche il ministro Devincenzi assicurò che le considerazioni in grande non sarebbero state messe da parte. Io ho trattata a fondo la questione per farla gustare; ma da ultimo mi restringo a una domanda sola: che sia strettamente osservata la legge.

Lascio andare il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si disse non raccomandare la linea direttissima da Rimini a Verona perchè ciò avveniva prima che Roma addivenisse capitale; ed oggi quella linea rinforza d'importanza appunto per ciò. Non mi arresto a questo ed altri incidenti, e lascio andare tutte le altissime influenze che possono aver luogo in questa questione. Mi basta far riflettere che questa sarà sempre la linea del più grande interesse nazionale, quella per cui si verrà dalla Germania e dall'Austria alla capitale d'Italia.

Io non chiedo impegni per parte del Governo; non m'illudo sullo stato delle nostre finanze. Dico solo: abbiamo avvertenza e dignità nazionale per non comportare che mire secondarie di private so-

cietà preponderino sopra l'alta considerazione che il Governo deve avere soprattutto in cima de'suoi pensieri. Si osservi lealmente la legge quale suona, non si contorca: altro non chiedo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io non so che cosa intenda dire l'onorevole Monti allegando che in questa questione vi siano delle mire secondarie di società private, le quali vogliono prevalere sugli interessi generali dello Stato.

Quello che io so è che la provincia di Verona ha concluso un contratto simile a quello concluso dalle altre provincie colla società dell'Alta Italia per la costruzione di questa linea, di cui essa ha chiesto la concessione. In questa convenzione l'Alta Italia non accetta effettivamente se non se il tracciato biasimato dall'onorevole Monti. Se questo tracciato sia o no il migliore, ho detto che è una questione che il Ministero non ha peranco risolta; però questo tracciato è accettato dalla provincia che chiede la concessione. La provincia l'accetta, inquantochè ci vede la soddisfazione dei suoi interessi meglio che in quello che propone l'onorevole Monti.

Ho detto che il tracciato direttissimo potrà rispondere alla futura importanza che questa linea un giorno potrebbe prendere, quando diventasse il prolungamento della linea da Rimini, Ravenna, Ferrara, Legnago; ma oggi, se fosse diretta, non soddisfarebbe minimamente agli interessi della provincia di Verona, ed appunto per questo la provincia non la propone.

Ma l'onorevole Monti dice: io mi appello alla legge, voglio che osserviate la legge.

Io ho detto di non avere ancora pregiudicata la questione, e per conseguenza egli non sa se io abbia menomamente offeso o no la legge. Però egli sostiene che la legge si troverebbe offesa quante volte la linea non fosse diretta; ora questa affermazione io non posso ammetterla assolutamente.

La linea fra Legnago e Verona, di cui la legge non ha determinato altri punti obbligati, dico che, sebbene non direttissima, sarebbe sempre conforme alla legge, ed io ammettendola non crederei di contraddire a questa. Ma l'onorevole Monti dice: se voi la innestate a Dossobono colla linea Mantova-Verona, anzichè andare direttamente a Verona, ecco io vi colgo in contraddizione colla legge, perchè la legge ha voluto una linea da Legnano a Verona.

Io potrei allegare molti esempi di leggi le quali hanno prestabilito dei punti estremi obbligati di alcune linee le quali poi nella loro esecuzione si sono innestate a linee esistenti per raggiungere i punti prestabiliti.

Ma io non voglio prolungare di troppo questa discussione. Però dico che se, per esempio, alla linea che si propone d'innestare a Dossobono si imponesse la condizione di avere un binario proprio sino a Verona, mi potrebbe egli dire l'onorevole Monti che la legge sarebbe offesa? Non potrebbe certamente dirlo, perchè avremmo costruito una linea veramente secondo i termini della legge, cioè che da Legnago andrebbe a Verona, senza che vi fosse nulla a ridire in contrario.

Dunque concludo, e la conclusione è questa. Io non mi credo dalla legge autorizzato a subordinare le condizioni tecniche di questa linea a considerazioni di interessi superiori, le quali richiederebbero che essa fosse altra da quella che la legge l'ha fatta, ed esigerebbero dalla provincia sacrifici senza soddisfazione dei suoi interessi. Questo a me non pare giusto, nè potrei pretenderlo. Ma in qual limite, fin dove si possa accettare il tracciato che propone la provincia, ho detto che è una questione riservata; nè io la risolverò senza sentire prima i consigli che la legge mi dà per prendere simile risoluzione.

MONTI CORIOLANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Io non posso lasciare intraprendere una discussione su questo speciale argomento.

MONTI CORIOLANO. Una sola parola.

Io ritengo che l'onorevole ministro, esaminando la questione, troverà che le mie parole non danno quell'impressione che egli ha creduto di attribuire loro. Io ho chiesto che si eseguisca la legge, la quale prescrive per punto di partenza Verona. Tanto è vero, che io ho sott'occhio il contratto fra la società dell'Alta Italia e la provincia, e vedo che vi è stabilito il recapito di Verona. Nè si può interpretare la legge in modo da far fare a questa linea un lungo tragitto, quasichè si dicesse che tutte le strade conducono a Roma.

Io ritengo che l'onorevole ministro, considerando a fondo le cose, converrà che le mie deduzioni sono giuste, e farà che le sue decisioni siano sagge e leali. Così io non avrei il rammarico di dovere dichiarare altra volta alla Camera che la legge non fu osservata.

PRESIDENTE. Ora dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto pel bilancio della guerra, e si procederà allo spoglio delle schede.

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO ANGELINI.

PRESIDENTE. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Angelini intorno al modo con cui è fatto il servizio ferroviario tra l'Italia e la Germania.

ANGELINI. Lo scopo della mia interrogazione si è di conoscere l'avviso dell'onorevole ministro intorno alcuni fatti i quali, benchè piccoli in se stessi, preoccupano moltissimo l'opinione pubblica, specialmente per quello che riguarda gl'interessi italiani colla Germania, e noi abbiamo avuto di questa preoccupazione un sintomo manifesto nelle due dimostranze fatte da persona autorevolissima nel Parlamento di Berlino.

Il commercio ferroviario fatto tra l'Italia e l'estero attraversa il Cenisio, il Brennero e il Sömmering.

Questo commercio quanto più è spinto, tanto più si avvantaggia quando esso è favorito dai mezzi di trasporto, e fu per questo che vennero salutati con favore i treni ferroviari detti internazionali, i quali da Roma giornalmente si rivolgono al Sömmering e al Cenisio.

Questo favore non fu accordato punto al Brennero, per il quale non vi è nemmeno un treno diretto, ed anzi io ho argomento di credere che per le esigenze di questo commercio manchino ancora i mezzi di trasporto ordinario: e ciò è tanto vero che nello scorso anno, mentre nella stazione di Venezia si trovavano moltissime merci che non venivano recapitate alla Germania, abbiamo veduto la società Bavarese essere costretta ad inviare in Italia da 800 a 900 vagoni pel trasporto di queste merci in ritardo.

Che il Brennero sia chiamato ad avere un'azione grandissima nel nostro commercio, io non debbo dimostrarlo all'onorevole ministro.

Se noi immaginiamo una linea retta, la quale abbia i suoi capi a Roma ed a Berlino, questa linea passa per il Brennero.

Se s'immagina un'altra linea retta che dall'Adriatico vada al Reno, essa pure passerebbe pel Brennero.

Se dunque dal Brennero non vi è quel movimento d'uomini e di cose che i nostri interessi richiedono, potrebbe dirsi che ci siano degli ostacoli che non facilmente vengono scoperti.

Ora accennerò alcuni fatti.

Le provincie di Mantova, Modena e Verona, coi loro soli mezzi attivarono una linea la quale, secondo quanto espone anche l'onorevole Devincenzi in una seduta del nostro Comitato dell'anno scorso, abbreviando di 70 od 80 chilometri la distanza da Bologna al Brennero, era chiamata a dare vita ad un'arteria principale del nostro commercio.

Sopra questa linea, fatta unicamente coi mezzi delle provincie, fu convenuto colla società dell'Alta Italia di mettere in uso l'armamento a sistema Vi-

gneaux, assai opportuno pei carichi a grande velocità. Ora la società dell'Alta Italia, non so in che modo, ebbe facoltà dal Governo di trasportare questo armamento sulle linee che vanno al Cenisio, e di rimpiazzarlo con ferro vecchio cavato dalle sue linee in esercizio. Di più, il contratto con quelle provincie obbligava la società assuntrice a costruire un ponte in legno sul Po, onde attivare la linea quanto prima.

La società ebbe però dal Governo la facoltà di cessare questi lavori, promettendo di anticipare la costruzione del ponte in ferro a Borgoforte. Ma questo ponte, che doveva essere costruito ai primi del 1874, invece io ho ragione per assicurare l'onorevole ministro che non lo sarà nemmeno entro il 1875, perchè troppo tenue è la forza delle macchine a vapore che vengono adoperate per la fondazione delle pile.

Stando così le cose, prego l'onorevole ministro a voler dire se egli non trova in quest'attitudine della società dell'Alta Italia un ostacolo a che il commercio nostro colla Germania prenda quello sviluppo che è portato dalla necessità delle cose. E poichè ho inteso lo svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole Monti, della quale io non aveva notizia quando mi sono determinato a quello che faccio in questo momento, mi permetta l'onorevole ministro che io rettifichi un'idea.

La divergenza sorta fra la provincia di Verona e la società dell'Alta Italia sul punto di distacco della linea da Verona a Legnago è sorta allo scopo, da parte della società, di contorcere questa linea in modo da rendere quasi impossibile che essa soddisfi alle esigenze di linea internazionale, e dopo che ne fu stabilito il progetto, la società dell'Alta Italia, valendosi dell'ultimo articolo del medesimo, nel quale è detto che anche dopo l'approvazione del Governo, essa si riservava il diritto di cambiamento sul tracciato stesso, spostò interamente il punto di partenza della linea portandolo ad una stazione inferiore a quella che ho indicata. Tutto ciò induce in me un convincimento che amerei non fosse giustificato, e cioè che la società dell'Alta Italia s'opponga sempre con tutti i suoi mezzi allo sviluppo di qualunque linea la quale non concorra ad aumentare il provento delle proprie linee rivolte al Cenisio.

Chiuderò quindi questa mia interrogazione pregando l'onorevole ministro a voler dire s'egli è disposto a favorire gli sforzi delle provincie di Mantova, Modena e Verona, onde aumentare i loro rapporti commerciali del Brennero, e se in attesa voglia attivare un treno diretto tra Roma e il Brennero

e sollecitare i lavori del ponte a Borgoforte sul Po.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io comincio dove l'onorevole Angelini ha finito, per dire ancora brevi parole sulla questione mossa dall'onorevole Monti, alla cui opinione pare che egli si associ, epperò ha creduto di dovere, come egli si è espresso, rettificare una mia idea.

L'onorevole Angelini ha detto che solo ultimamente è stato presentato il tracciato più lungo della linea Legnago-Verona, e che prima la provincia si era attenuta ad un tracciato medio. Questo è vero; ma la domanda della concessione la provincia non l'ha fatta sopra il tracciato medio, disgraziatamente non ha potuto, o saputo farla che sopra il tracciato più lungo.

Ma il tracciato medio che l'onorevole Angelini troverebbe più conforme alla legge che il lungo, anche esso non partiva da Verona; il tracciato medio partiva da un chilometro e 500 metri dal passaggio a livello del sobborgo di Santa Lucia, il quale credo che sia distante da Verona. Dunque, quando con l'ultimo tracciato, di cui si chiede l'approvazione, si è spostato ancora di un poco più il punto d'innesto della linea dal sobborgo di Santa Lucia, non si è fatto altro che confermare il principio, che la linea potrebbe mettere capo a Verona, non direttamente, ma innestandosi alla linea esistente Mantova-Modena.

Detto ciò sopra questo particolare, che per sè non mi pare abbia importanza, vengo alla questione sollevata dall'onorevole Angelini che, per dire il vero, ha un'importanza grandissima. Però, la maniera in cui egli la pone innanzi alla Camera mi toglie il modo, direi quasi, di discuterla.

Egli mi chiede: crede l'onorevole ministro che la società dell'Alta Italia sia un ostacolo per cui il nostro commercio col Brennero possa svilupparsi e prendere quell'incremento che gli compete?

La questione, posta così, credo che non sia neanche discutibile. Io non ammetto che la società dell'Alta Italia abbia, o possa avere tanta potenza da impedire un Governo che si rispetti di procurare gl'interessi generali del paese come esso gli intende, passando sopra tutte le pretese e gl'interessi particolari sia di società, sia d'individui.

Ma se io penso così, devo però convenire coll'onorevole Angelini che il nostro commercio internazionale attraverso il Brennero ha fino ad oggi incontrato delle difficoltà non piccole, le quali ne hanno ritardato tutto quel movimento, tutto quello sviluppo che era desiderabile.

Per altro devo dichiarare alla Camera che, men-

tre io penso, come l'onorevole Angelini, che il nostro commercio per la via del Brennero non ha preso peranco quello sviluppo che potrebbe, al Ministero dei lavori pubblici non sono pervenute mai doglianze formali e positive a tale riguardo da nessuna parte, da nessuna città commerciale del regno. Ciò nonostante, quantunque queste doglianze non siano state formolate, io credo che il nostro commercio ferroviario attraverso il Brennero non vada come dovrebbe andare; e credo che concorresse in questo parere anche il mio predecessore, ed egli, preoccupatosene giustamente, avvisò, prima di lasciare il posto, ai mezzi necessari per ottenere una informazione compita delle condizioni attuali di questo commercio.

Non intratterrò la Camera sui particolari di una missione affidata ad uno dei nostri più intelligenti ispettori del genio civile, il quale, in occasione dell'esposizione di Vienna, si recò espressamente a Monaco, a Kufstein e ad Ala, per vedere coi propri occhi lo stato del nostro servizio internazionale attraverso il Brennero: con incarico di riferirne e di proporre i provvedimenti che abbisognavano.

Io ho studiato molto attentamente il rapporto di questo ispettore, e devo dichiarare alla Camera che le doglianze e le accuse che egli ebbe a sentire sul luogo dagli agenti delle diverse amministrazioni, sono le più svariate e contraddittorie.

L'amministrazione ferroviaria italiana accusa le amministrazioni austriaca e bavarese; l'amministrazione bavarese accusa le amministrazioni italiana e austriaca. Io dico che nella condizione in cui oggi quel servizio è fatto sulla via del Brennero, questa diversità di accuse non mi ha fatto stupire.

In fondo ciò che si manifesta più chiaro è questo, che tra le diverse società non vi sia buon accordo, nè vera intelligenza dei comuni interessi.

Ora, per quanto dipendeva da me, io mi sono adoperato in ogni modo a procurare che questo spirito di concordia e questa intelligenza dei comuni interessi sorga e si sviluppi; e perciò non ho mancato di fare uffici presso il mio collega il ministro degli esteri, per presentare a Monaco tutte le lagnanze, che mi sono parse legittime, per parte della nostra amministrazione, contro l'amministrazione ferroviaria di quello Stato; e posso dichiarare con compiacenza alla Camera che le assicurazioni che abbiamo ricevute da quel Governo sono state le più soddisfacenti, e ci promettono che quegli impedimenti che il commercio poteva avere per parte dell'amministrazione bavarese, andranno presto rimossi.

Così non ho tralasciato d'insistere nel modo il più vivo presso la società dell'Alta Italia, perchè anch'essa, da parte sua, sentisse la ragione ed uniformasse i procedimenti suoi a quelle esigenze manifestate dall'amministrazione bavarese che mi sono parse legittime; e devo dire che, dalla parte della società dell'Alta Italia, non mi sono accorto di aver incontrato quel grado di resistenza insuperabile, che a detta dell'onorevole Angelini questa società userebbe di opporre al Governo, quando si tratta di promuovere il commercio verso la via del Brennero. Che anzi, siccome una delle doglianze più vivamente accentuate, dalla parte delle altre amministrazioni, era che la società dell'Alta Italia fosse aliena dall'intervenire nelle conferenze che le amministrazioni sogliono tenere spesso affine di prendere degli accordi per migliorare questo servizio, io posso accertare che la società dell'Alta Italia è stata dispostissima ad intervenire ad un convegno che doveva aver luogo il giorno dieci del mese corrente, per trattare di quest'affare. Ma questo convegno non ha potuto aver luogo per ragioni indipendenti dalla volontà di tutti: le condizioni sanitarie di Monaco hanno sbigottito i delegati che dovevano recarvisi.

Adunque io concludo, che non credo che il Governo sia in Italia così fiacco da non aver forza in se stesso e nelle leggi che lo sostengono, per far rispettare a qualunque società, sia anche quella dell'Alta Italia, gli obblighi che esse hanno contratto verso di lui; e, dal canto mio, io credo di poter asserire che questa forza me la sento nei limiti degli obblighi che le società hanno, e dico che esse faranno il loro dovere.

Quanto poi a quello che abbia potuto fare per rimediare agli inconvenienti lamentati dall'onorevole Angelini, l'ho detto, nè credo che altri di più non poteva fare.

Ma l'onorevole Angelini infine domandava se il Governo era risoluto di stabilire un convoglio diretto da Roma al Brennero. Il convoglio diretto c'è, e non ce n'è uno solo, ce ne sono due, se non erro. (*Interruzioni*) Abbiamo due treni internazionali d'andata e due d'arrivo. Dei treni d'andata uno è diretto e l'altro è *omnibus*; così è pure dei treni d'arrivo. Però c'è una diversità tra i treni d'andata e i treni d'arrivo: questo è molto più celere di quello; perchè col treno d'arrivo si viene da Berlino, mi pare, in 59 ore, e col treno d'andata vi si arriva in 63 ore; però la celerità tanto dell'uno come dell'altro sul territorio italiano è pressochè la stessa, credo di 30 o 35 chilometri all'ora, ma non è la stessa sopra il territorio germanico. La

diversità che vi è tra il treno d'arrivo e quello d'andata dipende da che quello di andata giunto a Monaco è obbligato di rimanere, credo, tre ore e mezzo per prendere la coincidenza per Berlino. Il Governo non ha mancato di fare tutti gli uffici che egli poteva per ottenere che il nostro treno giunto a Monaco possa trovare immediata coincidenza, come il treno di arrivo la trova a Verona per giungere a Roma. Dunque d'altri treni diretti pel Brennero non credo che vi sia bisogno, poichè quelli che vi sono mi risultano più che sufficienti.

L'onorevole Angelini poi ha detto qualche cosa intorno al ponte di Borgoforte, che non credo giusta. E poi mi ha domandato qualche cos'altro. Ha detto che la società si è esentata dall'obbligo della costruzione di un ponte in legno, e per l'onorevole Angelini questo è stato un vantaggio tutto per la società, un danno pretto per il Governo e per il pubblico. Ebbene, non è così. Se questo ponte si fosse costruito, la società non avrebbe avuto l'obbligo di costruire il ponte in ferro se non fra 10 anni, e il Governo avrebbe speso per la costruzione di questo ponte in legno la somma di 300,000 lire.

Io credo che il Governo abbia fatto bene a esentare la società dall'obbligo di costruire il ponte in legno quando si affrettava a costruire il ponte in ferro, perchè la costruzione del ponte in ferro porta per il Governo un onere minore di 300,000 lire.

Però ecco la cosa che l'onorevole Angelini mi domanda: perchè il ponte in ferro si costruisca così lentamente?

L'onorevole Angelini conoscerà certamente il contratto relativo; e, stante la natura di questo contratto, non potrebbe essere diversamente.

Il costruttore ha un termine entro il quale deve compiere l'opera che si è accollata, il qual termine, se non erro, deve essere di 14 mesi a datare dall'Ottobre dell'anno passato, sicchè dovrebbe scadere in questo mese.

Ma nel contratto stesso ci è una condizione di cui non si poteva a meno, ed è che i giorni nei quali non si potesse lavorare sul Po non fossero contati nel numero di quelli che costituiscono il termine; e questi giorni credo che sieno quelli di piena, e di una piena di una certa altezza, non ricordo propriamente quale.

Ebbene, dalle verificazioni fatte dagli uffizi tecnici intorno a questi giorni di piena, che sono sottratti dal tempo che costituisce il termine per l'esecuzione del ponte, risulta che essi non sono meno di ottantaquattro, vale a dire pressochè tre mesi.

Vi ha di più, ed è che le macchine così dette *sof-*

fanti, fatte venire per la costruzione di questo ponte, non hanno fatto il servizio che se ne aspettava. Esse si sono guastate; ma l'impresa costruttrice non potrà, credo, far valere questi guasti per prolungare il termine entro il quale è obbligata a consegnare l'opera.

In ogni modo il Governo, circa il compimento di questo ponte sul Po, non ha tralasciato mai di insistere perchè avesse luogo quanto più presto fosse possibile.

Infine, le questioni che possono insorgere fra il Governo e la società da questi ritardi sono di un carattere litigioso e difficile a determinarsi; nè l'onorevole Angelini può dar colpa al Governo, se non si appiglia a quei partiti estremi ai quali non avrebbe diritto di appigliarsi, se non quando fosse manifesto che la società determinatamente intende mancare all'obbligo suo, o fosse dimostrato che non ha i mezzi di adempierlo.

Ora, non essendo dimostrata nè la volontà di non adempiere nè la mancanza di mezzi per eseguir l'opera, l'obbligo del Governo è limitato ad una continua vigilanza; ed io spero che il risultato di questa sarà che l'opera, se non avrà il suo compimento nel termine prescritto dal contratto, lo avrà nel più breve tempo possibile.

ANGELINI. Ringrazio l'onorevole ministro di averci fatto conoscere come le difficoltà che inceppano il nostro commercio verso quella nazione che ci fu compagna nell'ultima nostra guerra per l'indipendenza non abbiano dipeso interamente dal Governo italiano.

In quanto poi all'altra circostanza, prego l'onorevole ministro ad osservare che non ho già detto che la società dell'Alta Italia voglia con energia sottrarsi alle disposizioni del Governo, ma che sovente volte, con mezzi indiretti, essa riesce nel suo intento; ed è sopra di ciò che chiamai l'attenzione dell'onorevole ministro.

Mi chiamo quindi soddisfatto delle risposte che mi ha date.

PRESIDENTE. Annunzio il risultato della votazione del bilancio di prima previsione del Ministero della guerra.

Presenti e votanti	225
Maggioranza	113
Voti favorevoli	173
Voti contrari	52

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER L'ABOLIZIONE DELLA TASSA DEL PALATICO NELLA PROVINCIA DI MANTOVA.

(V. Stampato n° 25)

PRESIDENTE. Prima di addentrarci nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, essendo presente l'onorevole ministro per le finanze, propongo che si passi alla discussione del progetto di legge per l'abolizione della tassa del palatiko nella provincia di Mantova.

MINGHETTI, *ministro per le finanze*. Io dichiaro di accettare la proposta della Commissione, mantenendo però fermo il progetto generale sul quale essa deve riferire alla Camera. Secondo questa proposta, si dovrà adunque fare la seguente aggiunta all'articolo che stiamo esaminando:

« Dalla medesima data i proprietari di mulini natanti e soggetti alla tassa del palatiko dovranno pagare, per uso di acqua pubblica, un canone annuo di lire 5 per ogni cavallo dinamico nominale. »

FANO, *relatore*. Poichè l'onorevole ministro consente nella proposta della Commissione, io non ho, come relatore, altro ad aggiungere.

PRESIDENTE. L'articolo unico, come è proposto nel progetto di legge, è il seguente:

« A datare dal 1° gennaio 1874 rimane abolita nella provincia di Mantova la tassa del palatiko. »

Ora la Commissione, d'accordo col Ministero, propone l'aggiunta seguente:

« Dalla stessa data i proprietari dei mulini natanti già soggetti alla tassa di palatiko dovranno pagare, per titolo di uso di acqua pubblica, un canone annuo in ragione di lire 3 per ogni cavallo dinamico nominale. »

MORINI. Nulla ho a dire contro questo progetto di legge nè contro l'aggiunta fatta dalla Commissione e, parmi, accettata dall'onorevole ministro delle finanze. Io domando un semplice schiarimento, che, spero, l'onorevole ministro e la Giunta ravviseranno utile, anzi necessario.

Il canone annuale, oggetto dell'aggiunta, deve essere perpetuo, immutabile? Ecco la mia interrogazione.

Credo che questa domanda ha una certa portata, e son persuaso che l'onorevole proponente di questa legge lo riconoscerà egli pure.

Non mi oppongo a questa legge, ma desidero che si adotti una misura eguale per tutti.

Vi sono casi recentissimi nei quali furono im-

ste sei lire e più per ogni cavallo dinamico per mulini natanti su fiumi.

In qualsiasi caso adunque, per non prendere la parola di nuovo, prego sin d'ora l'onorevole ministro delle finanze di voler diramare istruzioni perchè intanto, sino all'attivazione della relativa legge, ora solo in progetto, non si ecceda la misura del canone stabilita nel caso in discorso.

MINISTRO PER LE FINANZE. Dopochè fu proposta l'abolizione della tassa del palatico, il mio onorevole predecessore presentò un progetto di legge per tutti gli usi di acque pubbliche i quali non fossero a titolo oneroso. La Commissione esaminò questo progetto e lo trasformò largamente.

Io mantengo lo stesso concetto. Siccome però l'argomento è assai grave e difficile, così io spero che, d'accordo colla Commissione, potremo recare al progetto alcune modificazioni per renderlo più chiaro, più preciso, e per poterlo ad un tempo applicare generalmente a tutta l'Italia.

Io intendo che il canone che oggi imponiamo pei mulini che fin qui pagavano la tassa di palatico, duri solo finchè una legge generale avrà regolato la materia per tutto quanto il regno. Questo è il mio intento.

Non ho voluto lasciar passare l'abolizione della tassa palatico senza sostituirvi il segno, per dir così, della necessità di una tassa corrispondente. Siccome non è ancora, almeno per parte mia, studiato abbastanza il progetto relativo a tutta Italia, e siccome avrei qualche modificazione a fare alle proposte della Commissione; così ho pensato di fissare con questo canone da imporsi ai mulini che pagavano il palatico il principio di una tassa la quale abbia da durare fino a che una legge generale abbia disposto altrimenti.

FANO, relatore. In aggiunta a quanto ha detto l'onorevole ministro delle finanze, richiamo all'onorevole Morini come il disegno di legge per la determinazione d'un annuo canone per uso d'acqua pubblica si trova già allo stadio di relazione, e che è già stata distribuita. In questo progetto la Commissione ha stabilito per l'uso della forza motrice dell'acqua un annuo canone di lire 1 50 per cavallo dinamico nominale.

Ora, col proporre, come oggi si fa, che i mulini della provincia di Mantova, sgravati della tassa del palatico, paghino lire tre per ogni cavallo dinamico nominale, non si pregiudicano menomamente le determinazioni che vorrà prendere la Camera nel discutere l'altro progetto, tanto più che, conformemente a questo, il canone verrebbe piuttosto ridotto che aumentato. Allorquando la legge per determi-

nare il canone per uso d'acqua pubblica verrà in discussione, si estenderanno le disposizioni relative alla misura del canone a tutti i mulini italiani, e quando essi ne paghino una maggiore, verrà per tutti ridotta alla stessa misura.

MINISTRO PER LE FINANZE. Non vorrei che le parole autorevoli dell'onorevole relatore avessero conseguenze per l'avvenire. Dichiaro quindi che la fissazione del canone in lire 3 per ogni cavallo dinamico nominale è una cosa provvisoria, è un provvedimento che deve durare finchè venga la legge generale, ma non accenna a volgere in meno.

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo unico di legge:

« A datare dal 1° gennaio 1874 rimane abolita, nella provincia di Mantova, la tassa di palatico.

« Dalla stessa data i proprietari dei mulini natanti già soggetti alla tassa di palatico dovranno pagare, per titolo d'uso d'acqua pubblica, un canone annuo in ragione di lire 3 per ogni cavallo dinamico nominale. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Si passerà più tardi alla votazione a squittinio segreto su questa proposta di legge.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO PEI LAVORI PUBBLICI PER L'ANNO 1874.

(V. Stampato n° 8-A)

PRESIDENTE. Ora si aprirà la discussione generale sul bilancio di prima previsione pei lavori pubblici del 1874.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mascilli.

MASCILLI. Prendo la parola per trattare un argomento che io credo sia importante per tutti e che sia dell'interesse dello Stato, voglio dire che il sistema finora adottato di appaltare le ferrovie, di appaltare le opere pubbliche con semplici studi di massima, io reputo che sia pregiudizievole agli interessi delle popolazioni e di aggravio all'erario dello Stato.

È una verità che non ammette eccezioni quella che il caro è in ragione dell'utile che si vuole ottenere dalla cosa che si paga. Questa è una verità che io intendo benissimo; quello che non intendo è il sistema per gli appalti delle ferrovie, vale a dire che si paga in proporzione, non dell'utile, non del piacere, ma nella ragione inversa, cioè in ragione del minor utile, o, per dir meglio, in proporzione del danno, in proporzione del dolore.

Le linee ferrate, per essere utili, debbono almeno raggiungere due condizioni. La prima, che avvici-

nino i centri i più popolosi che hanno tra loro relazioni commerciali od amministrative, o che almeno potranno averle e che non le hanno precisamente per la mancanza delle comunicazioni; la seconda condizione è quella che percorrano i tratti i più brevi. A misura che queste due condizioni si verificheranno più o meno, l'utile sarà maggiore o minore, perchè allora si potrà far uso di queste linee, perchè allora avvantaggeranno il commercio che reclama le pronte, le facili, le economiche comunicazioni, e lo Stato vi troverà il suo tornaconto, perchè è inutile il dire che, quando lo Stato avrà raggiunto lo scopo di migliorare le condizioni morali ed economiche delle popolazioni, questo vantaggio rifluisce sullo Stato medesimo, ma avrà ancora un vantaggio più diretto e più immediato che è quello di diminuire la garanzia chilometrica, la quale si pagherà in minori proporzioni a misura che il numero dei chilometri diminuisce, per la ragione semplicissima che, quando le strade sono brevi, allora soltanto possono essere produttive, allora soltanto l'interesse del capitale che si spende potrà essere pagato col prodotto delle linee medesime senza ricorrere a mezzi estranei.

Gli interessi delle società concessionarie sono diametralmente opposti; poichè una volta che loro si accorda l'interesse del capitale che si presume da spendersi, e lo si accorda in eguale proporzione per ciascun chilometro, senza tener conto che un chilometro può costar più o meno secondo le difficoltà che presenta, naturalmente ne deriva la conseguenza che le società debbono procurare modo e maniera, come non spendere tutto intero il capitale che è presunto, ma invece solo una metà o due terzi, affinché gli interessi non vengano loro al sei od al sette, ma al dieci, al dodici od al quattordici per cento. E per raggiungere quest'utile non altra via possono avere che quella di evitare le difficoltà, affinché quei chilometri che sono più difficoltosi vengano sostituiti da un numero maggiore di chilometri più facili a costruirsi, sebbene la sovvenzione chilometrica sia stata calcolata in media ad uguale cifra per ciascun chilometro per tutta la linea; per conseguenza ne viene che fanno dei lunghi giri, e danno alle linee degli andamenti che non convengono agli interessi delle popolazioni, appoggiandole ora a destra, ora a sinistra appunto per ischivare i punti difficoltosi, per modo che, se talvolta qualche strada viene indovinata, è più per accidente che per volontà.

In tanta divergenza d'interessi ne sorge spontanea la necessità imprescindibile di fissare in modo invariabile gli obblighi che le società concessionarie

assumono, e credo non potersi diversamente se non col fare precedere ai contratti, invece degli studi semplici di massima, studi definitivi da farsi eseguire dal Governo i quali accertino, in modo invariabile almeno l'andamento delle linee che interessano più d'ogni altra cosa alle popolazioni.

Nè mi si dica che questo sistema porterebbe lungaggini e maggiori spese, poichè le strade sarebbero in tal modo costrutte con maggiore celerità; noi tutti, o signori, sappiamo come le società concessionarie, col pretesto degli studi, prendono del tempo e ordinariamente questi studi non sono accettati, e quindi studi e controstudi: infine le società costruiscono le strade quando sono comode di costruirle.

La spesa di questi studi sarebbe sempre calcolata nelle convenienze del contratto, ed oltre a ciò frutterebbe il 1000 per uno di beneficio e perchè sarebbe il modo di poter ottenere lo scopo che si desidera per la costruzione della linea, e perchè sarebbe il modo come farle essere produttive, e per conseguenza lo Stato non verrebbe a pagare quelle grosse sovvenzioni che paga.

Diffatti noi vediamo quanto è aggravato il bilancio dello Stato per le sovvenzioni chilometriche che paga e quanti milioni di più non si pagherebbero se le strade fossero state meglio condotte, se meglio si conducessero, se rispondessero meglio ai bisogni e ai desideri delle popolazioni.

Eppure, questi milioni che si pagano di più e che non si dovrebbero pagare, ma che intanto si pagano, non per il maggior utile che si ottiene, non per il piacere che hanno recato, ma invece per i dolori, per i danni, è danaro che costa sudori e sudori di sangue, lagrime, privazioni d'ogni maniera, Dio sa quali privazioni agli stessi traditi contribuenti!

Ma, gli inconvenienti che io ho annunciati e che non hanno bisogno di molte dimostrazioni, si raddoppiano anzi diventano scandalosi quando all'erroneità del sistema si aggiunge il fatto di contrattare più linee con la medesima convenzione; perchè allora, siccome la sovvenzione chilometrica si accorda in eguale misura per ciascun chilometro, presa la media del capitale presunto a spendersi ugualmente su tutte le linee, ne deriva che le linee più facili si fanno, quelle più difficili si differiscono, o si finisce col non costruirle affatto.

Io non potrei, signor ministro, meglio dimostrare la verità di quanto dico, se non coll'addurre un esempio di fatto, vale a dire quello che è avvenuto e che sta avvenendo per la linea Termoli-Campobasso; e se la Camera mi accorderà di parlare, e mi

presterà benevola attenzione, io dichiarerò tali fatti che sembreranno impossibili, ma che pur sono veri, e che credo la Camera abbia non solo il diritto ma il dovere di conoscere.

La linea Termoli-Campobasso fu appaltata contemporaneamente all'altra di Benevento-Foggia e unitamente a quella di Aquila-Rieti. Una convenzione abbracciò tutte quelle linee, e fu precisamente nel novembre 1864, votata dal Parlamento nel dicembre del medesimo anno. Ebbene la linea Benevento-Foggia è stata costruita da molti anni, da molti anni è in esercizio e quella di Termoli per Campobasso è ancora nella mente di Dio.

Si dirà che la linea di Campobasso presenta difficoltà tecniche, io rispondo no, la linea per Campobasso non si costruisce perchè non conviene allo interesse della società concessionaria di farla perchè più difficile, per quanto le è convenuto di costruire l'altra perchè più lunga e più facile, e la sovvenzione chilometrica ragguagliata con le altre due più difficili e quindi più dispendiose.

Le difficoltà tecniche che si mettono avanti non possono esistere, signor ministro, non esistono nel fatto. Che non possano esistere, lo prova la circostanza che la legge sui lavori pubblici proibisce al Governo di contrattare un'opera qualunque se prima non sono preceduti gli studi di massima, i quali hanno per scopo precisamente quello di accertarne l'esecuzione, quindi è che appena votata una legge è nel dovere del potere esecutivo curarne la pronta esecuzione senza dar ascolto a lamenti e reclami per questioni per difficoltà tecniche, le quali sono inammissibili per legge, ed offendono la legge votata, offendono il Governo, offendono la Camera legislativa che ha votata la legge.

Ma se quanto io accenno è vero in massima per tutte le strade, e per tutti i lavori pubblici, nel caso *specie* le quistioni tecniche che si elevano sono assolutamente risibili, impudenti per i fatti che hanno preceduto, per i fatti che hanno accompagnato e seguito la convenzione, e la legge. Ed invero che il Governo avesse fatto fare gli studi di massima, non se ne può dubitare, perchè questi studi esistono; anzi furono tenuti presenti in occasione della discussione della legge. Ma quello che più importa si è che la società fece essa degli studi, e con maggior serietà, con una tale precisione da sapere non solo gli obblighi che assumeva, e tutte le difficoltà della linea, ma vagliare eziandio la spesa che occorreva per vincere le difficoltà. Anzi queste difficoltà le esagerò tanto che precisamente per la linea Termoli-Campobasso ottenne la condonazione dei molti milioni che avrebbe dovuto restituire per la soppres-

sione della linea di Conza, ed aumentata ancora la sovvenzione chilometrica, e, non solo per le tre linee che si concedevano colla convenzione del 1864, ma per tutta la rete stradale che si trovava in esercizio all'epoca della convenzione, per la lunghezza di oltre 1200 chilometri.

Ma, signori, quando la società si servì come di ruffianeria, mi si perdoni l'espressione... (*Oh! oh!*)

PRESIDENTE. Onorevole Mascilli, pare che questa sua frase non sia troppo parlamentare...

Una voce a sinistra. Ma è dantesca. (*ilarità*)

MASCILLI. Perdoni, onorevole presidente, io credeva...

PRESIDENTE. Lascio a lei di sostituire una parola che sia più conveniente per lei e per la Camera.

MASCILLI. Quando dopo la convenzione la società ebbe tutto ottenuto, allora cominciò a far pratiche presso la Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge, per diminuire gli obblighi che aveva assunto, ad onta che avesse avuto il corrispettivo degli utili, e specialmente per evitare l'ubicazione per Campobasso; sventurato paese, che fortunatamente però in quell'occasione ebbe la difesa della Commissione, poichè essa tenne fermo alla convenzione, fece anzi un'analisi severa e rigorosa delle due linee, cioè quella contrattata e quella che si voleva sostituita dalla società; encomiò quella convenuta, censurò l'altra facendo rilevare come si sarebbe deprezzata la linea se si fosse adottata la variante che voleva la società sostituire, e la Camera fece plauso alla relazione ed al progetto di legge nel modo come il Ministero l'aveva presentato.

Vale a dire che per questa linea si fece anche una questione di tracciato, che forse non avrebbe dovuto farsi; ma nonostante si fece, nonostante si discusse nel merito e fu rigettata la variante, dimo-
dochè io posso dire di avere per questa linea anche il giudicato della Camera, che pone la pietra sepolcrale sopra qualunque questione circa l'andamento della linea, circa il punto obbligato di passaggio per Campobasso.

Io altra volta, signor ministro, lessi poche parole del relatore della Commissione, ma le lessi da tutt'altro punto di vista. Ora io le ricordo alla Camera, poichè credo che in quelle poche parole stia la forza, la difesa tutta della causa che sostengo.

E pare che il relatore della Commissione avesse preveduto quello che doveva avvenire per questa linea, e volle lasciare una traccia indelebile dei fatti che erano accaduti.

La relazione della Commissione, nel parlare di questa linea, vagheggia sempre l'idea che io ho accennata. In un sito il relatore dice così:

« Gli studi già fatti accennano a Campobasso, la quale, per essere città importante e capoluogo del Molise, voleva per rispetti politici ed amministrativi essere favorita di pronta comunicazione. »

Mi fermo un momento, signor ministro.

Io dunque ho detto la verità quando ho accennato che gli studi di massima furono fatti dal Governo non solo per accertare l'esecuzione della linea, ma furono anche tenuti presenti all'occasione della discussione della legge.

Poi soggiunge il relatore :

« Di più : anche le ragioni geografiche difendono Campobasso e sconsigliano il lungo giro di Boiano, che trovasi discosto troppo ad occidente. »

Ora mi faccia grazia, signor ministro. Il lungo giro di Boiano non era lo studio, che aveva fatto fare il Governo, era la modifica, che la società voleva sostituita, modifica che non fu accettata.

Io dunque diceva la verità, quando asseriva, che la società aveva fatti anch'essa degli studi, e che questi studi erano stati tenuti presenti all'occasione della discussione della legge, e se n'era fatta un'analisi rigorosa per vedere quale dei due andamenti fosse il più conveniente.

Ma quello che più importa sono le parole che vengo a leggere:

« Infine vi è una considerazione che deve prevalere su tutte le altre: la compagnia delle strade ferrate meridionali ha già accettato la ubicazione per Campobasso e se la strada le riuscirà più dispendiosa per le molte opere d'arte che le occorrono, essa soddisferà meglio ai desiderii del commercio. »

Ora la Commissione incaricata di riferire sul progetto di legge che altro poteva vedere sugli studi di massima, se non il solo andamento della linea?

Ma le opere d'arte non poteva vederle con quegli studi, dunque queste opere d'arte furono rilievi che fece la società, rilievi che essa stessa non avrebbe potuto fare, se non avesse profondamente studiate le difficoltà della linea che assumeva di costruire.

Nel 1866 la società presentò i primi studi, ma sapete come? Furono fatti nel senso della variante che voleva ma che il Parlamento aveva rigettato; vale a dire non solo in disformità della concessione della legge, ma anche in opposizione del giudicato della Camera che aveva rigettato la variante che essa proponeva. Quindi fu che il Governo non accettò questo studio, lo accettò soltanto da Sepino verso Napoli, e ne determinò pure il punto d'innesto, poichè bisogna sapere che con la convenzione il punto d'innesto alla linea Benevento-Foggia non fu determinato, invece si disse che sarebbe stato determinato dopo gli studi definitivi, e questo

punto d'innesto doveva essere tra Benevento e Telesse. Gli studi furono presentati, e quindi il Governo determinò il punto dell'innesto. Manco male che nel 1866 si diede principio all'esecuzione della legge, poichè col decreto correlativo si fecero tre cose: si determinò il punto d'innesto, fu approvato lo studio dal punto d'innesto alla linea Benevento-Foggia sino a Sepino e si ordinò alla società di fare nuovi studi per tutto il resto. Però il Governo non curò di fare eseguire prestamente il tratto approvato, poichè se l'avesse fatto subito eseguire, allora ne sarebbe venuta la conseguenza che la società, spendendo una vistosa somma per eseguire il tratto approvato, avrebbe dovuto per necessità continuare, altrimenti non avrebbe percepita la sovvenzione chilometrica, poichè per effetto della convenzione non avrebbe avuto dritto a percepire la sovvenzione chilometrica se non avesse costruito almeno una delle due sezioni della intera linea.

La società non fece nulla durante il 1867 e il 1868, dormì pacificamente; ruppe il suo sonno nel 1868, quando cioè erano scaduti i termini, quindi avrebbe dovuto pagare le multe per non aver eseguito il contratto. Allora la società domandò al Governo d'essere sciolta dall'obbligo di costruire la linea Termoli-Campobasso ed anche quella d'Aquila-Rieti. Il Governo liberò la società dal costruire queste due linee; ma per la ragione che ho dianzi accennato, cioè che per la maggiore difficoltà della linea Termoli-Campobasso, la società aveva ottenuto condoni di milioni, aveva ottenuto un aumento di sovvenzione chilometrica su tutta la rete stradale che era in esercizio all'epoca della convenzione per oltre 1200 chilometri, essa fu obbligata a rilasciare 2,575,000 lire all'anno, come corrispettivo degli obblighi dai quali veniva liberata. Manco male se le cose fossero rimaste in questi termini, poichè non si sarebbe sofferta che la perdita del tempo, ma almeno colle multe e con i 2,575,000 lire che la società era obbligata di lasciare sulla sovvenzione chilometrica, il Governo avrebbe avuto un largo margine per trovare altri costruttori della linea di Termoli-Campobasso non solo, ma per eseguire un secondo traforo nel Moncenisio. Ma la società, quando vide che la linea si concedeva ad altri, fece il diavolo a quattro per riavere la concessione, e la riebbero in virtù della legge del 1870. Con questa legge si diede nuovamente vita alla convenzione del 1864 e con essa al decreto del 1866, col quale si determinava il punto d'innesto, si approvava lo studio per il tratto fino a Sepino, e si ordinava che fossero eseguiti nuovi studi.

Intanto nel 1871 la società presentò dei nuovi

studi. E come li presentò? Ripetendo il tratto che era stato disapprovato, e, quello che è più, sviò il tratto approvato per allungare la linea di altri 27 chilometri. Il che vuol dire che nel 1871 le cose diedero un passo indietro, cioè si distrusse il principio di esecuzione che esisteva. (*Conversazioni*)

Il Governo non accettò questi nuovi studi. Ed io non parlerò degli altri studi eseguiti nel 1872, e di altri fatti, per non istancare la Camera, perchè andrei troppo per le lunghe; dirò solo quello che mi è necessario di dire nelle presenti circostanze. Fino all'anno scorso io era stato tranquillo, aveva interamente riposto fiducia nella giustizia della mia causa, ma taluni incidenti mi turbarono tanto la mente che mi decisi a non arrischiare; e dico non arrischiare, non perchè avessi dubitato del Governo e della lealtà del Parlamento, ma perchè, talvolta anche colle migliori intenzioni, noi possiamo essere ingannati.

E poichè ho pronunziato la parola *Governo*, sento il bisogno di ricordare con animo grato il nome dell'onorevole Devincenzi, il quale, oltre che aveva benissimo compresa l'importanza della linea, come dalle sue diverse dichiarazioni fatte in Parlamento, ma, aveva anche aperti gli occhi, e li aveva aperti bene, per difendere la linea contro le insidie che le si erano tese. Ed io ho ferma speranza, anzi ho certezza, che l'onorevole ministro che lo ha sostituito, colla potenza della sua mente, colla rettitudine del cuore che ha e con quell'attività ed energia, che è tutta propria del suo ferreo carattere, della tenacità dei suoi propositi, possa prestamente dare compimento all'opera iniziata dal suo predecessore.

Come io diceva, taluni incidenti mi turbarono la mente, e mi hanno fatto tacere per un pezzo. Non ostante il mio carattere intollerante e poco facile alla rassegnazione, ho dovuto subire il disgusto dei miei concittadini, le censure della stampa, e perfino le calunnie; poichè, non so come ed a qual fine, si è fatto intendere alle popolazioni interessate che sono proprio io quegli che mette ostacolo alla costruzione di questa linea (*Oh! oh! — Interruzioni*) che è per il mio troppo pretendere che non si ottiene nulla.

Io non voglio scendere alla umiliazione di una discolpa; mi piace però dichiarare che io non ho la potenza di fare o di disfare, che se questo potere io l'avessi, a quest'ora avrei fatto già eseguire non solo la linea di Termoli, ma tutte le linee contrattate anche a costo di disfare le società, convinto come sono che se ne cade una, ne sorgeranno parecchie. Ma se non ho il potere di fare, ho però il coraggio

di sostenere il mio diritto, e di sostenerlo a viso scoperto, non dietro le quinte; e per intermedie persone, come a taluni è piaciuto di dire: e questo coraggio si accresce in me all'idea che sarò sostenuto dalla giustizia del Governo e del Parlamento.

Dichiaro che io non pretendo nè il più, nè il meno; io non pretendo che quello che ho il diritto di pretendere, non domando che quello che ho il dovere di domandare, cioè, l'esecuzione della legge. Quando la legge sarà eseguita, e rigorosamente eseguita, allora i nostri conti saranno interamente saldati.

Ho voluto fare questa breve digressione perchè mi era necessaria; ritorno al mio argomento.

La società aveva fatto diversi studi, anzi molti studi per far credere così che aveva la buona intenzione di costruire la linea, ma nel fatto non studiava che gli ostacoli e le difficoltà per non costruirla; tanto è vero che dopo i tanti e nuovi studi, sono oramai nove anni che la legge è stata votata e non ancora si può sapere quale sarà l'andamento, il tracciato di questa linea, per modo che si è verificato il fatto che si racconta per celia di un seminarista, il quale dopo essere stato rimandato per ben dodici anni a studiare l'*Eneide* di Virgilio, si trovò che nel dodicesimo anno non sapeva se Enea era maschio o femmina.

Oggi un tracciato domani un altro, ma sempre disformi alla legge e quindi reclami da parte delle popolazioni che avevano e che hanno acquistato diritto alla legge, e che si vedono nel pericolo di vedere conculcato questo loro diritto e depreziata la linea; dall'altro speranze infondate di altre popolazioni le quali si credono favorite dalle varianti che si vorrebbero fare, senza che però questi ultimi avessero posto mente che qualunque variante alla legge non potrebbe mai essere accettata dal Governo; che se il Governo giungesse a convincersi di quello che è impossibile, cioè che la linea non potesse essere costrutta in conformità della legge, si correrebbe il rischio di compromettere l'esistenza della legge medesima; ed è questo che decisamente si desidererebbe dagli avversari della linea.

In questa posizione di cose, credè la provincia di Molise di far fare studi per conto proprio.

Questi studi furono affidati a valente ingegnere il quale non ebbe altro mandato che quello di stare strettamente alla legge di risolvere il problema della legge, il voto del Parlamento, che nel decretare la legge volle che si fosse costrutta una linea, la quale partendo dalla linea Benevento-Foggia toccasse la città di Campobasso, ed avesse sboccata a Termoli, percorrendo il tratto il più breve possi-

bile. Questo è il problema che l'ingegnere incaricato dalla provincia di Molise doveva risolvere, e l'ha risolto. Questi studi sono già eseguiti, e fra poche settimane saranno presentati poichè non resta che da regolarizzarli. Io sono lieto di poter dichiarare che questi studi sono riusciti quali si prevedevano; ed intanto si sono fatti: non per convincere noi, ma per potere con un documento di fatto trasportare in altri la propria coscienza.

Io non entrero punto nel merito di questi studi. Il chiarissimo ingegnere che li ha eseguiti saprà sostenere l'opera sua, il merito suo incontestato; dirò soltanto che il punto culminante della linea è Casacalenda (la patria del nostro collega Di Blasio) che si trova 700 metri sopra il livello del mare; eppure da Termoli a Casacalenda pochi tratti sono di una pendenza sensibile, e quei tratti non arrivano al 25 per mille, pendenza accettata per tutte le linee. Questi studi vi diranno che la linea Termoli-Campobasso non è certo la linea Pracchia-Pistoia e tante altre che si ammirano e fanno onore alla scienza che ha saputo trionfare degli ostacoli della natura; neppure è delle facilissime che si costruiscono sopra vaste pianure. È una linea come tutte quante le altre; è una linea che deve attraversare paesi montuosi, quindi ha naturalmente bisogno di ponti, di trafori, di trincee, infine di quelle opere d'arte necessarie per vincere le difficoltà, ma queste opere d'arte non sono eccedenti nè per numero nè per entità, sono precisamente quelle che furono in precedenza prevedute, calcolate e pagate, sono precisamente quelle di cui parlava il relatore della Commissione quando diceva: « se la strada costerà di più per le molte opere d'arte che occorrono, ecc. »

Questi studi vi diranno ancora che il costo della linea non è quello che si faceva ventilare delle 600 o 700 mila lire il chilometro, appena sarà di 300 mila.

Sebbene anche si fosse trattato di spesa esagerata, non per questo la linea non avrebbe dovuto costruirsi, mentre due leggi del Parlamento stabiliscono che si faccia, non per questo la linea avrebbe dovuto essere deprezzata perchè le opere pubbliche devono essere costrutte in modo da non lasciar rimorsi, e la economia ben intesa non sta certamente nello spendere poco, ma nello spendere bene, e nel nostro caso l'utile che ebbe la società concessionaria sarebbe stato sempre maggiore anche della cifra esagerata come si voleva far intendere, ed a prescindere dall'alea del contratto.

Ma non siamo al caso di sostenere la stretta, la rigorosa legalità.

La società fece sempre un eccellente contratto, un buonissimo affare colla convenzione del 1864. Non si tratta di lucri o di perdite, bensì di maggiore o minor lucro, ma sempre di lucro, ed è per ciò che i nervi della filantropia non saranno menomamente toccati.

Dopo le premesse cose, parmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici dovrebbe, senza perdita di tempo, curare la pronta esecuzione di questa legge, ed egli ne avrebbe il mezzo semplicissimo, vale a dire quello di ritenere sulle sovvenzioni chilometriche i milioni che la società dovrebbe pagare di multa per la mancata esecuzione della linea, e di ritenere quelle differenze in più che ha percepito sulle sovvenzioni chilometriche, precisamente per l'esecuzione di questa linea, e che sta tuttora percipendo.

Se non che l'onorevole ministro mi potrà opporre una cosa, ed è questa, che il mio discorso sia intempestivo, sia prematuro, perchè avrei dovuto prima aspettare che si fossero presentati gli studi fatti dalla provincia di Molise.

Ma, a prevenire questa difficoltà, io ricordo all'onorevole ministro il decreto del 1866 col quale fu approvato il lungo tratto tra il punto d'innesto fino a Sepino, e questo tratto è assolutamente indipendente.

Questo tratto, lo ripeto, si potrà eseguire senza bisogno di aspettare gli studi fatti dalla provincia di Molise.

Avrei finito, signor presidente e non mi resterebbe che a ringraziare la benevolenza della Camera che mi ha ascoltato e la gentilezza dell'onorevole presidente che mi ha mantenuta la parola, senonchè mi resta a dire un'ultima cosa al signor ministro, ai suoi colleghi ed alla Camera, ed è questa: il fatto della costruzione della linea Termoli-Campobasso non è più un fatto semplice d'economia, d'amministrazione, ma è diventato un fatto di politica interna, una questione seria, per quanto è seria la dignità del Governo, per quanto è seria la dignità del Parlamento.

Il come questa questione siasi già messa in mezzo al Governo e le popolazioni io ve lo dirò in pochissime parole.

La linea Termoli-Campobasso fu decretata nel 1864. Sono già nove anni.

Agli osanna delle popolazioni interessate succedettero i reclami perchè immediatamente le popolazioni si avvidero che non si aveva volontà di costruire questa linea, e il prefetto della provincia avisò il Governo circa la perturbazione che nella provincia di Molise si era manifestata per gli studi

che la società faceva in contraddizione della legge, e l'onorevole ministro dell'interno potrà accertare quale fu la corrispondenza che ebbe luogo in quella occasione, e le moltissime ministeriali che assicuravano le popolazioni interessate che il Governo non poteva proibire alla società di fare quegli studi che credeva, ma che impegnava la parola del Governo che non si sarebbero mai accettati se non studi conformi alla legge, e che il Governo avrebbe fatto eseguire la linea nei termini fissati.

Nel 1865 la provincia di Molise e la città di Campobasso, non contente delle dichiarazioni del Governo, incominciarono alternativamente a mandare al Governo medesimo diverse Commissioni, ed io ho fatto sempre parte di quelle Commissioni, come l'onorevole Sipio, che mi dispiace che per la sua infermità non sia presente, come pure il senatore Norante che allora era deputato della provincia di Molise; ed io ricordo che, presentatici in Commissione presso un alto personaggio che allora sedeva al potere, questi quasi ci rimproverava di avere fatto un lungo viaggio per una cosa che doveva interessare più al Governo che a noi di fare eseguire, ci rimproverava quasi di non avere un giusto concetto della forza dell'autorità della legge quando dubitavamo che questa legge non fosse stata rigorosamente eseguita, o che almeno non avessimo avuto piena fiducia nella lealtà del Governo.

Fu allora che da parte della Commissione si rispose che si conosceva benissimo quale era la forza e l'autorità della legge, altrimenti essa non sarebbe andata fino a Torino per reclamare. Circa la questione di fiducia poi si faceva riflettere che, se la società faceva studi in opposizione della legge, se la società spendeva centinaia di migliaia di lire per fare studi inutili, naturalmente si doveva concepire il giusto sospetto o che il Governo avesse dato delle speranze, o che almeno la società concessionaria si credesse più forte, più potente della legge, del Governo, del Parlamento e di tutte le potenze umane e divine.

Fu allora che quell'illustre personaggio, con una franchezza da noi inaspettata, ci rivelò chiaramente che la società non aveva volontà di costruire la linea; ma poi ci soggiunse: « colla medesima franchezza e lealtà, colla quale io vi faccio questa dichiarazione, posso garantirvi che il Governo farà assolutamente eseguire la legge. »

Nel 1866 ci recammo in Firenze, ed allora ebbero le più esplicite... (*Mormorio*)

PRESIDENTE. È un po' lunga questa storia, onorevole Mascilli. Mi pare che potrebbe venire al riasunto.

MASCILLI. Due altre parole, ed ho finito, signor presidente.

Io voleva dire soltanto che nel 1866 ci furono fatte le più splendide assicurazioni; e quando ritornammo un'altra volta, ci fu detto che il ritardo dipendeva dal non potere la società emettere le sue azioni, stante il ribasso dei fondi pubblici, che allora erano al 45 od al 46. E questo era un fatto vero; quindi noi ci rassegnammo anche perchè ci consigliava la carità cristiana di aspettare un altro poco. Ma poi i fondi pubblici sono arrivati al 70, al 75, che, tenuto conto della ritenuta governativa, possono equipararsi al di là dell'80, vale a dire ad un prezzo maggiore di quello che avevano quando questa concessione fu fatta.

Nel 1868, quando la società fu esonerata dall'obbligo di costruire la linea, vi fu un po' di sciopero nella mia provincia, ed allora sei, sette, otto telegrammi al giorno da parte del Governo, e che l'autorità politica della provincia faceva prestamente stampare e affiggere sulle cantonate della città e circolare per la provincia, e tutti questi telegrammi ci dicevano che il Governo aveva disobbligata la società, non per altro motivo che per far eseguire la linea più prestamente, che erano iniziate trattative con altra società ferroviaria, e, quante volte queste trattative non avessero avuto luogo, il Governo avrebbe costruito la linea a proprio conto.

Ma non la finirei più se volessi narrare tutti i fatti e tutti noti alle popolazioni, perchè ufficialmente giustificati.

E, dopo tante promesse e speranze, dopo tanti fatti, l'uno più dell'altro compromissivo da parte del Governo, come potrebbe più egli schermirsi, chi presterebbe più fede alla sua parola, se la sua parola non fosse accompagnata dai fatti?

Ma sarebbe sano consiglio dare a credere a quelle popolazioni che la parola del Governo, che talune leggi benevoli non suonano che irrisione e dilleggio?

La forza duratura del Governo non viene soltanto dagli eserciti e dalle fortificazioni, bensì dalla stima, dal rispetto ed affetto unanime delle popolazioni, e questo affetto il Governo lo avrà certamente quando terrà ferma l'autorità delle leggi, l'esatta e rigorosa esecuzione delle medesime, quando farà la giustizia e la farà specialmente ai deboli, i quali potranno anche diventare forti a favore o contro il Governo, a misura che questa forza loro verrà dall'amore e dalla gratitudine, ovvero dall'odio, dalla disperazione e dal dispetto.

FARA-GAVINO. Quando trattasi di discussione generale di bilanci, la Camera ordinariamente si occupa dei principii generali, di massime, sistemi e

via dicendo. Essendomi iscritto per parlare sulla questione generale, parrebbe che anch'io venissi a fare questione di massime, di sistemi, questione in favore od in opposizione del Ministero.

Dichiaro che non vi è nulla di tutto ciò.

Io mi sono iscritto sulla questione generale per non prendere replicatamente la parola su alcune categorie del bilancio. Io restringerò il mio discorso a poche categorie, e lo restringerò specialmente d'avvicino a quella provincia che più conosco, e che mi sta più a cuore, vale a dire alla Sardegna.

Principierò dalla questione dei porti.

Sulla questione dei porti si potrebbe ripetere un'espressione che ho intesa or ora dal precedente oratore, il quale calorosamente domandava l'esecuzione della legge. Invero per i porti la legge l'abbiamo.

Si contemplano i porti di prima, di seconda, di terza, di quarta categoria; ed il concorso dello Stato varia a norma delle diverse categorie dei porti.

Ma nel fatto tutti gli anni noi abbiamo inteso, ed intenderemo anco quest'anno, nella Camera sollevarsi una vera tempesta quando si discute la categoria dei porti.

Ogni deputato che nella sua provincia abbia un porto fa il suo discorso onde sollecitare il Ministero a por mano alla costruzione del medesimo. Anch'io nella passata Sessione feci una questione per il porto di Cagliari. Altri la dissero una questione languida, fiacca, senza convinzione; altri al contrario la battezzarono una questione vivace, calorosa, d'opposizione. Tra queste due versioni, dichiaro che non la feci per questioni elettorali. E questa dichiarazione *fia suggel che ogni uomo sganni*.

Intanto io vedo che per alcuni porti si è presentato qualche progetto di legge.

Non ignoro d'altronde che l'onorevole ministro Devincenzi pubblicava un opuscolo riguardo alla questione dei porti e lo faceva pervenire ai comuni, alle provincie, alle Camere di commercio.

In quell'opuscolo si consideravano le spese dei porti, classificandole in *urgenti*, in *necessarie*, in *complementari*.

Ho osservato che in Italia molti porti hanno bisogno di spese urgenti. Per queste spese l'onorevole ministro avrebbe dovuto, dovrebbe di necessità provvedere.

Non farò molte parole per dire che il porto di Cagliari sia precisamente in condizione da richiedere urgenti spese; il Ministero lo sa, come lo so io, come lo sa la Camera.

Ad ogni modo, signor ministro, osservo che molti

comuni si sono assunti l'incarico d'anticipare le spese coll'affidamento del Governo di venire rimborsati. Può l'onorevole ministro darmi un affidamento, fare una dichiarazione dalla quale risulti che, qualora il municipio e la provincia di Cagliari si sobbarcassero ad anticipare le spese portate dagli studi già fatti e compiuti, egli presenterà un disegno di legge pel porto di questa città?

Domanda più modesta credo che non si possa fare in Parlamento; quindi spero una dichiarazione precisa e favorevole dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. E tanto più lo spero, debbo confessare ingenuamente il vero, in quanto che egli privatamente mi disse che sarebbe pronto a ciò fare. Ed io rendo omaggio alla sua buona intenzione a questo riguardo; tuttochè debbo lamentare che anco in questa circostanza s'invochino a schermo d'utili e necessarie spese le esauste finanze! Invero, ella è una vera fatalità che, quando si muove in Parlamento una questione per la Sardegna, noi ci vediamo sempre davanti quel cerbero, che con tre gole rabbiosamente urla: le esauste finanze! le esauste finanze!

Ad un'altra categoria io richiamo il signor ministro dei lavori pubblici, alla categoria dei telegrafi.

E qui mi compiaccio che la Commissione abbia contemplato il bisogno sentito dall'isola di Sardegna, vale a dire del cordone sottomarino, scrivendo queste parole:

« Ricorda poi che l'isola di Sardegna non è ancora unita al continente con un cordone sottomarino, e raccomanda al Ministero, giacchè se ne sta occupando, di provvedervi al più presto. »

Al signor ministro non isfuggi di certo quali lamenti continuamente suscitino l'interruzione del cordone che passa per la Corsica, per cui le notizie nell'isola non arrivano che tardissimo; egli non lo ignora di certo, perchè a lui pervennero, ne sono di già accertato, richiami dai municipi, richiami dalle provincie, richiami dalle Camere di commercio; egli non ignora che il commercio viene spessissimo incagliato dalle interruzioni così frequenti di questo telegrafo sottomarino. Come intende provvedervi il signor ministro?

La Commissione ci dichiara che egli se ne sta occupando, e che intende provvedervi.

Ora, signor ministro, nella Sessione passata, quando io parlava di qualche opera della Sardegna, al suo predecessore, egregia e dottissima persona, era sempre solito rispondermi: io sto studiando, studio e studio. Io vedo che la Commissione oggi viene colle parole: il signor ministro se ne sta occupando! Affè di Dio, io fo voti a che il signor ministro non mi venga sovente a dire: me ne occupo,

me ne occupo! Ond'è che io desidero dichiarare alla Camera ed al paese in qual maniera se ne stia occupando, in qual maniera intenda provvedervi.

Passo ad un'altra categoria del bilancio, alla categoria delle ferrovie.

Io su questa categoria sarò molto circospetto. Domanderò solamente al signor ministro se l'andamento delle ferrovie in Sardegna sia normale, se sia informato che c'è una crisi, se siano a sua notizia le cause che l'hanno prodotta, se può assicurare che, malgrado questa crisi, nulla si ha da paventare per le ferrovie di Sardegna.

A me pare che interrogazioni più modeste io non potrei fare al signor ministro dei lavori pubblici.

Parlerò ora delle bonifiche.

Il signor ministro ben sa che sulla questione delle bonifiche qualche deliberazione venne presa per la Sardegna. Si deliberò, per lo meno, che si sarebbero fatti degli studi; ma per la Sardegna neanche gli studi sono stati fatti. Il signor ministro sa che la Sardegna ha bisogno di queste bonifiche. Intende egli di seriamente occuparsi anche di quest'argomento? Io credo che è un argomento vitale per la Sardegna, e non dico esclusivamente per la Sardegna, ma è un argomento vitale per l'Italia; inquantochè vorrei che i miei colleghi mi ascoltassero e si persuadessero di questa grande verità, che il giorno in cui la Sardegna sarà portata al livello delle altre provincie italiane, la Sardegna è ricca in modo da poter compensare qualunque sia la spesa che lo Stato faccia per porla al livello delle altre provincie.

Mi congratulo che oggi il signor ministro abbia presentato il progetto di legge riguardante altre e maggiori spese per le strade della Sardegna. Davvero su questo argomento, non che fare delle osservazioni che possano avere neanche colore d'opposizione, io debbo rallegrarmi col signor ministro e colla Camera che la Sardegna, a questo riguardo, finora non abbia da lamentarsi.

Io credo, o signor ministro, di essere stato assegnato nelle mie domande, e spero che alle mie assegnate domande vorrà egli dare precise, chiare, appaganti dichiarazioni che possano soddisfare me, la Camera e quella derelitta isola che si tiene quasi in conto dell'ultima Thule d'Italia, ma che è una delle maggiori isole italiane, che ricetta una popolazione generosa e fiera di libertà e d'indipendenza, e che nel Mediterraneo è sentinella avanzata, sicuro baluardo della libertà e dell'indipendenza della comune madre, l'Italia.

GUERZONI. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Sulis. SULIS. Signor presidente, l'ora è tarda e mi pare impossibile continuare.

PRESIDENTE. Allora si rimanderà a domani.

La Camera rammenta che la Commissione generale del bilancio ha soppresso dal bilancio della pubblica istruzione un capitolo che portava la spesa di lire 550 mila intorno al quale, per la sua particolare natura, la Camera ha deliberato che la spesa occorrente facesse soggetto di uno speciale disegno di legge, e la sua redazione, essendo condotta a termine da più giorni, io lo metterò all'ordine del giorno in principio della seduta di domani, non essendo che un'appendice del bilancio della pubblica istruzione. (*Segni di adesione*)

L'onorevole Guerzoni ha la parola.

GUERZONI. Sentendomi a chiedere la parola sull'ordine del giorno sono quasi certo che la Camera ha indovinato di quello che voglio parlare.

Si tratta ancora di quella legge per l'impiego dei fanciulli in professioni girovaghe, la quale, dopo essere stata rimandata da ministro a ministro e da Commissione a Commissione, minaccia di diventare anche più girovaga dei bambini stessi. (*Si ride*)

Io vorrei pertanto pregare i miei colleghi a porre mente che questo schema di legge ci vien rimandato dal Senato con lievissime modificazioni; che dalla Giunta, di cui ho l'onore di essere relatore, vennero accettate tali e quali; che ormai essa è stata vagliata e rivagliata dal Ministero, dal Senato e dalla Camera; e che quindi è quasi impossibile che possa dar luogo ad una discussione.

Per il che, trattandosi, direi così, di una semplice lettura, proporrei di sospendere domani, per pochi istanti, la discussione del bilancio dei lavori pubblici, ed al principio della seduta votare sopra questa legge.

Voci generali. Sì! sì!

GUERZONI. Questi segni di unanime approvazione mi dispensano da aggiungere altre parole.

PRESIDENTE. Domani dunque per prima cosa si metterebbe il progetto di legge per divieto d'impiegare fanciulli in professioni girovaghe.

Voci. Ora! ora!

PRESIDENTE. Non c'è il ministro.

Voce. Non importa.

PRESIDENTE. Non è convenienza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dichiaro per conto mio che non ho nessuna difficoltà che questo progetto di legge venga discusso domani al principio della seduta, per vederne votata questa legge, e sarò lieto di partecipare alla gioia che ne avrà l'onorevole Guerzoni.

INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MAZZOLENI.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro della pubblica istruzione, gli comunico che è stata presentata una domanda di interrogazione dall'onorevole Mazzoleni:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro della pubblica istruzione sulla causa della improvvisa dimissione data dal professore Eugenio Camerini dall'ufficio di segretario dell'Accademia scientifico-letteraria di Milano. »

L'onorevole Mazzoleni ha la parola.

MAZZOLENI. Il mondo letterario e quanti, a Milano, si interessano della pubblica istruzione furono tutti gravemente commossi alla notizia altrettanto dolorosa, quanto inaspettata, della dimissione offerta dall'illustre Eugenio Camerini dall'ufficio di segretario dell'Accademia scientifico-letteraria di Milano, ufficio che egli con tanto zelo aveva coperto da ben tredici anni.

In una Camera dove veggio tante elette intelligenze, tanti illustri cultori di belle lettere, io trovo inutile di spendere molte parole per tessere l'elogio del Camerini, di questo veterano della critica, collaboratore già del *Crepuscolo*, autore dei *Profili letterari dei precursori del Goldoni* e di altri scritti pregevolissimi di filologia e di critica, assai apprezzati dai dotti in Italia e fuori.

Modestissimo quanto intelligente uomo, il Camerini avrebbe dovuto coprire, per i suoi talenti, un posto ben più elevato, se in Italia prevalesse il principio dei meriti e delle ricompense. Il povero Camerini invece, con tanto ingegno, seppe accontentarsi del modesto posticciuolo di segretario della Accademia milanese col tenue assegno di lire 2000 o 2200, se male non mi appongo.

Eppure quest'onesto uomo, dividendo le cure del proprio ufficio cogli studi a lui prediletti, seppe in questi anni, in cui ebbe ad attendere all'ufficio di segretario, acquistare l'ammirazione e l'affetto, non solo degli studenti, ma della maggior parte dei membri del corpo insegnante.

Quand'ecco si sparge a Milano la voce delle dimissioni date dall'egregio Camerini; si spera che la notizia non si avveri; ma pur troppo questa, non solo è confermata, ma si aggiunge che il ministro si è affrettato, per telegramma, ad accettare le offerte dimissioni. Ora, chi conosce le condizioni economiche del povero Camerini e quelle ben tristi in Italia delle lettere, e sa quante pene procuri il vivere della penna, comprenderà di leggeri come a

Milano abbia destato grande impressione il fatto, e come tutti abbiano da esso argomentato che le dimissioni offerte dal Camerini non siano state spontanee, ma imposte da una dolorosa necessità.

I giornali cittadini infatti accennarono a non so quali vendette letterarie, a guerricciole partigiane sorde, ma continue, di certo ben noto professore a Milano, creatura ed anima di quella consorteria che dopo di essersi imposta nella politica, tenta oggi di spargere il suo veleno fino a turbare le serene regioni del Pensiero, là dove dovrebbe spirare l'aere più tranquillo, nella libera repubblica delle scienze e delle lettere. (Bravo! Bene! *a sinistra*)

Un'ingiustizia, onorevole ministro, è stata commessa a danno di un vecchio letterato, ed io giovine e militante nelle file dell'estrema sinistra, io, onorevole ministro, vi domando una riparazione per lui vecchio sebbene non appartenga al mio partito. (Bravo! *a sinistra*)

È così, onorevole ministro, che proteggete gli uomini di lettere, funzionari zelantissimi altrettanto benemeriti della patria letteratura, come dell'Accademia milanese?

PRESIDENTE. Dal momento che ella fa un'interrogazione, deve attendere una risposta, prima di accusare il ministro.

MAZZOLENI. Ho solamente due parole da aggiungere.

PRESIDENTE. È necessario che le cose procedano con ordine; poichè ella interroga conviene che ella aspetti la risposta prima di accusare. Continui.

MAZZOLENI. Non era egli dovere dell'onorevole ministro della pubblica istruzione, anzichè affrettarsi a mandare, per telegramma, l'accettazione delle dimissioni, non era egli doveroso il provocare un'inchiesta sulle cause che avevano spinto l'onorevole Camerini a dare le proprie dimissioni?

Signori, io sento molte volte ripetere una frase profondamente vera e per la prima volta affermata da un illustre italiano e cioè che in Italia mancano gli uomini indipendenti, gli uomini di carattere...

Voci. Oh! oh!

PRESIDENTE. Può essere fra gli uomini che conosce lei, perchè l'Italia ha abbastanza uomini di carattere che sanno rispettarsi; non è certo un peccato che si possa attribuire a tutta Italia; bisogna almeno avere il rispetto della propria nazione. (Bravo!)

MAZZOLENI. Io domando se il ministro che presiede alla pubblica istruzione e il cui compito precipuo dovrebbe essere quello di formare saldi caratteri, può egli permettere che un uomo onesto venga posto nella dura alternativa o di mancare a se stesso, capitolando col proprio decoro e colla propria indi-

pendenza o vedersi, trafitto, vittima delle armi insidiose di potenti avversari? Ho detto.

PRESIDENTE. Il signor ministro della pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

SCIALOJA, ministro per l'istruzione pubblica. Il giorno primo di dicembre mi giunse un telegramma: e noti l'onorevole interpellante, come non comincia coi telegrammi il ministro, ma sibbene l'impiegato suo subordinato, il quale telegrafa così al ministro:

« Signor ministro,

« Eugenio Camerini (pare questa una forma di decreto), segretario dell'Accademia scientifica letteraria, dà dimissioni, ragioni lettera oggi scritta. — Camerini. » (*Si ride*)

Il ministro poteva rispondere con telegramma, mi pare, perchè ad ogni modo è qualche cosa più di un segretario d'Accademia. Il ministro invece attende la lettera.

Una voce. Io non l'avrei attesa.

MINISTRO PER L'ISTRUZIONE PUBBLICA. Era dovere di quest'impiegato, per quanto rispettabile sotto altri riguardi, di esporre al ministro i fatti che avevano dato motivo alla presa risoluzione, e di chiedergli il suo intervento e la sua protezione. Al contrario nella lettera non dice altro se non che avendo avuto per motivi futili che dire col preside della stessa Accademia, insisteva perchè gli si accordassero le dimissioni.

Il ministro ricorre allora, ed allora solo, al telegrafo, e scrive:

« Accetto sue dimissioni: sottoporro firma reale decreto. »

Che cosa desidera l'onorevole interpellante? Dovrà il ministro scendere egli a supplicare i suoi ufficiali (*Bravo! Bene!*) perchè abbiano la compiacenza di dirgli le ragioni per le quali si dimettono ed accettare il suo intervento?

Io approfitto di questa occasione per dire qui alla Camera ed al paese quello che mi era proposto di dire ai dipendenti dal mio Ministero con una circolare, motivandola appunto su questo dolorosissimo fatto, cioè che, d'oggi in poi, siano rettori, siano presidi, siano professori, o altri ufficiali, se faranno giungere le loro dimissioni per telegramma al ministro, mancando così al rispetto che devono al capo dell'amministrazione, per telegramma saranno accettate le loro dimissioni. (*Benissimo!*)

MAZZOLENI. Io non posso dichiararmi soddisfatto delle spiegazioni date dall'onorevole ministro, imperocchè, se sta il fatto che il professore Camerini non abbia forse usata tutta la convenienza dovuta (*Mormorio*) nel dare le dimissioni in quella forma, io credo e ripeto essere del dovere dell'onorevole ministro, al quale certo non devono tornar nuove queste guerre, così sordamente mosse contro uomini stimabilissimi, anzichè accogliere con tanta facilità le dimissioni, provvedere piuttosto a ricercarne le cause ed a procurarne i rimedi. Giustizia per tutti, e l'onorevole ministro sarà del mio avviso, poichè se si deve rispetto all'autorità del preside dell'Accademia scientifico-letteraria, è del pari a domandarsi che pari rispetto si abbia per altri, e per il professore Eugenio Camerini, il quale è stato vittima di livori che non dovrebbero mai, come già dissi, allignare nelle serene aure delle Università e delle Accademie.

PRESIDENTE. Domani alle due seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 6 e 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Discussione dei progetti di legge:

1° Spesa per l'adattamento di locale in Roma ed impianto della scuola di applicazione degli ingegneri;

2° Proibizione dell'impiego di fanciulli in professioni girovaghe;

3° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1874 del Ministero dei lavori pubblici;

4° Interpellanza del deputato Consiglio al presidente del Consiglio intorno alla denuncia dei trattati di commercio a misura che vanno a scadere;

5° Discussione del progetto di legge sulla istruzione elementare;

6° Interpellanza del deputato Englen al ministro delle finanze sulla condotta tenuta dal Governo verso gli antichi agenti di riscossione delle imposte dirette nelle provincie meridionali.