

LXXVIII.

TORNATA DI DOMENICA 12 DICEMBRE 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Votazione a scrutinio segreto sopra i disegni di legge relativi ai bilanci di prima previsione per il 1881 dei Ministeri degli affari esteri, delle finanze e della guerra — Si lasciano le urne aperte. = Seguito della discussione del disegno di legge per modificazioni della legge 29 luglio 1879 riguardo alle strade ferrate complementari — Sull'articolo 10 parlano i deputati Colaïanni, Bordonaro, E. Fazio, Finzi, Spaventa, che fa una proposta tendente a modificare l'articolo, De Blasio, Pierantoni, Melchiorre, De Riseis e Mantellini, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici ed il relatore della Commissione da cui viene proposto un nuovo articolo e modificato l'articolo 10 — Il deputato Spaventa ritira perciò la sua proposta — L'articolo 10 modificato è approvato — E sono pure approvati il nuovo articolo 11 e l'articolo 12 (corrispondenti all'articolo 11 della Commissione) — Sull'articolo 13 parlano il ministro delle finanze, il relatore della Commissione, il ministro dei lavori pubblici ed i deputati Favale e Bordonaro — L'articolo 13 è approvato. = Il ministro del commercio presenta due disegni di legge, uno per la proroga del corso legale e l'altro per autorizzare la società Mantova-Modena a stabilire la sua sede in Torino — Sul primo di questi disegni parla brevemente il deputato Branca il quale propone che sia rimandato alla stessa Commissione che ebbe ad occuparsi di un disegno di legge analogo — Il ministro accetta. = Proclamazione del risultato della votazione a scrutinio segreto sui tre bilanci discussi e votati.*

La seduta è aperta alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Del Giudice dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

CONGEDÌ.

PRESIDENTE. Chiedono congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Bonvicini di giorni 8; l'onorevole Argenti di giorni 10; l'onorevole Melodia di giorni 10; l'onorevole Faina Zeffirino di giorni 8; l'onorevole Dini di giorni 8; l'onorevole Mocenni di giorni 4; l'onorevole Farina Nicola di giorni 4.

(Sono accordati.)

VOTAZIONE A SCRUTINIO SEGRETO DEI BILANCI DI PRIMA PREVISIONE PEL 1881 DEI MINISTERI DEGLI ESTERI, DELLE FINANZE E DELLA GUERRA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge relativi ai bi-

lanci di prima previsione pel 1881 dei Ministeri degli affari esteri, delle finanze e della guerra.

Si farà la chiama, e prego gli onorevoli deputati di venire di mano in mano che siano chiamati; così il nome degli assenti potrà essere pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

(Il segretario Del Giudice fa la chiama.)

Si lasceranno le urne aperte.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER MODIFICAZIONI ALLA LEGGE 29 LUGLIO 1879 SULLE FERROVIE COMPLEMENTARI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per modificazioni della legge 29 luglio 1879, riguardo alle ferrovie complementari.

La Camera approvò, nell'ultima seduta, l'articolo 8 del disegno di legge ministeriale, che divenne articolo 9.

Ora passeremo alla discussione dell'articolo 9

della Commissione, che è divenuto articolo 10. Ne do lettura:

« Art. 10. Per la costruzione delle linee, di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879, potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche, che siano riconosciute opportune ad agevolare l'esecuzione. Ove per la linea da Termoli a Campobasso sia adottato un tipo economico, sempre però a sezione ordinaria, il Governo avrà facoltà di stabilire, mediante convenzione da approvare per decreto reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, la misura della sovvenzione chilometrica da corrispondere alla Società concessionaria.

« È pure in facoltà del Governo di comprendere nella rete concessa alla Società delle ferrovie meridionali il tronco da Rieti a Terni, alle medesime condizioni delle predette linee. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Colaiani.

COLAIANNI. Comincio dal fare una dichiarazione alla Camera.

Molti amici miei crederanno che io parli assolutamente per interesse locale.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Tutti parlano nell'interesse generale del paese, onorevole Colaiani.

COLAIANNI. Dico che i miei amici credono che io parli per interesse locale soltanto, e questo non posso accettarlo. (*Risa e interruzioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

COLAIANNI. Io invece credo di parlare nell'interesse generale non solo, ma principalmente nell'interesse di una zona estesissima che abbraccia una gran porzione della mia provincia, cioè la provincia di Aquila e di quelle di Ascoli-Piceno e Teramo. Si tratta del tracciato della famosa linea Aquila-Rieti.

Secondo l'articolo 10 il ministro domanda l'autorizzazione di concedere alla società delle Meridionali la facoltà di eccedere il 25 per mille nella costruzione delle linee che ancora deve condurre a termine per la convenzione del 1865, ed inoltre di adottare curve di raggio inferiore a 300 metri.

Francamente dirò che io ho tutta la fiducia e la stima immaginabile del ministro dei lavori pubblici; ma questa autorizzazione che domanda alla Camera mi preoccupa; perchè la società delle Meridionali oramai non deve costruire che tre linee, cioè l'Aquila-Rieti, la Termoli-Campobasso, e la Campobasso-Benevento. Io so che l'autorizzazione chiesta per la Termoli-Campobasso e per la Campobasso-Benevento non produce nessun inconveniente, perchè il tracciato rimane sempre lo stesso, cioè non si può percorrere che una sola valle con la ferrovia,

mentre non è lo stesso per la Aquila-Rieti. Per questa o si percorre la valle del Sigillo, o si passa l'Appennino pel famoso valico di Rocca di Corno. Ora passando per Rocca di Corno bisogna adottare il 35 per mille assolutamente, altrimenti non si può passare; mentre passando per la valle di Sigillo, si può benissimo passare al 25 per mille.

Il ministro mi dirà, che egli ha il progetto delle Meridionali, il quale non è al 25 ma bensì al 28 per mille. Io gli rispondo, che le Meridionali fino al luglio scorso non avevano presentato che un solo progetto al 25 per mille, ed io credo che quel progetto sia adottabile; anzi credo che nell'interesse del paese è quello proprio che bisogna prescegliere. Difatti se si adottasse il tracciato per la valle di Sigillo, si avrebbero dei grandissimi vantaggi. Si toccherebbero cioè moltissimi paesi della provincia d'Aquila, che rimarrebbero assolutamente segregati se la linea passasse per Rocca di Corno, e si allaccerebbero gli sbocchi della provincia di Teramo e della provincia di Ascoli. Ascoli e Teramo, o signori, non avranno nessun avvenire se non si adotta quel tracciato. Quelle due città rimarranno sempre segregate, perchè avranno è vero due tronchi che condurranno al mare, ma saranno tronchi di pochissima importanza, tronchi che non potranno in nessun modo fare il vantaggio di quelle contrade. Inoltre io dovrei giustificare il mio modo di pensare contrario ai diversi pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e delle Commissioni che sono andate sul posto ad esaminare i due tracciati, ma per amore di brevità non mi occuperò dei pareri antecedenti al 1879; e mi fermerò solo a dire qualche cosa sul parere della Commissione tecnica, che nell'agosto ultimo visitò quelle contrade.

Membro di questa Commissione era il nostro egregio collega Di Lenna, e credo che non vorrà contraddire alle osservazioni che sarò per fare.

In primo luogo la Commissione incominciò, nel percorrere i tracciati, a fare delle osservazioni di carattere esclusivamente tecnico; cominciò per esempio ad osservare che, per la valle di Sigillo, non si poteva in molti punti passare allo scoperto.

Quindi la società delle Meridionali ha adottato delle varianti ed ha progettate delle gallerie in quei punti dalla Commissione determinati. E questo sapete che cosa ha portato? Che il tracciato il quale prima aveva la massima pendenza al 25 per mille, è venuto ora ad avere la pendenza massima del 28. E la cosa era naturalissima; perchè oltre ad essersi abbreviata naturalmente la strada, le pendenze del 21 in galleria si calcolano, come tutti i tecnici sanno, come se fossero del 28 allo scoperto.

Io che accompagnava la Commissione, in quel momento non mi sono in alcun modo opposto a quelle osservazioni: però ho fatto riflettere che non mi sembrava un sistema accettabile quello che si teneva, quello cioè di adottare così su due piedi delle varianti, senza prima ponderarle un po' seriamente. Quando poi ho letta la relazione presentata dalla suddetta Commissione, ed ho visto che essa era assolutamente contraria ai nostri interessi, allora mi sono un pochino allarmato.

Non intendo di fare qui una discussione tecnica. Mi limiterò solo a fare delle osservazioni su taluni apprezzamenti, assolutamente erronei, circa il numero degli abitanti interessati per l'uno e per l'altro tracciato.

La Commissione ha incominciato per dire che gli abitanti interessati direttamente alla linea per la valle del Sigillo ammontano a 35,781, mentre gli abitanti interessati direttamente pel tracciato di Rocca di Corno ammontano a 16,500.

Io senza andare per le lunghe devo dirvi che la Commissione ha assolutamente sbagliato, perchè gli abitanti interessati direttamente alla linea di Rocca di Corno non possono ammontare che a tre o quattro mila al più, e questo si può facilmente osservare guardando una carta topografica qualunque dello stato maggiore.

Poi la Commissione è venuta con un altro criterio, cioè ha voluto osservare quanti sono gli abitanti interessati indirettamente per la minore percorrenza di 13 chilometri per la linea di Rocca di Corno, e li fa ammontare a 56,780; quindi parlando del vantaggio che può avere la provincia di Ascoli, ove si adottasse il tracciato per la valle di Sigillo, esce fuori con un parere abbastanza strano, osservando che la provincia di Ascoli non può avere nessuno o pochissimo interesse in tale questione, tanto è vero che la linea per la valle del Tronto non è compresa in nessuna categoria nella legge del 1879.

Lo stesso dice per la provincia di Teramo.

Signori, per me credo che non possa esservi opinione più nociva al paese di quella emessa in questa circostanza da uomini tecnici così distinti, come quelli, che facevano parte di quella Commissione; perchè se nella costruzione delle nostre ferrovie dovessimo tener presenti solamente quelle previste dalla legge del 1879, io francamente spererei poco di bene per l'avvenire del nostro paese. (*Interruzioni*)

Certo, intendo parlare della Commissione tecnica nominata dal ministro nel luglio scorso; è naturale, non ci può essere equivoco. Io ritengo che nel 1879, votandosi la famosa legge sulle costru-

zioni ferroviarie, non s'intese far altro se non che approvare un sistema di ferrovie arteriali, le quali avessero col tempo ricevuta vita, ricevuto impulso da altre ferrovie d'ordine secondario: ora, se nei tracciati di queste ferrovie non si guarda precisamente allo sviluppo di quelle che molti dicono, ironicamente, ferrovie dell'avvenire; ed alla cui costruzione non solo presto fede, ma ho pienissima fiducia che costruendo quelle soltanto il paese potrà avere uno sviluppo serio, economico e commerciale, tale da far cambiare aspetto all'Italia; se, dico, non si vuol por mente alle ferrovie dell'avvenire, noi faremo delle linee che non serviranno a nulla o serviranno pochissimo. Noi dobbiamo spendere un miliardo e 200 milioni, mi pare; ebbene, se non badiamo a spendere bene una somma così ingente, se non adottiamo dei tracciati i quali col tempo possano avere ulteriore sviluppo, e riunire tutti gli interessi del paese, invece di fare il bene dell'Italia, ne faremo il male; noi sciuperemo il nostro danaro. Per ora non intendo fare nessuna proposta, aspetto le dichiarazioni dell'onorevole ministro e mi regolerò secondo il loro significato.

PRESIDENTE. Non vi sono più oratori iscritti. Onorevole relatore, desidera di parlare?

GRIMALDI, relatore. In risposta alle osservazioni fatte...

BORDONARO. Chiederei di parlare.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole relatore, domandano ora la facoltà di parlare.

GRIMALDI, relatore. Parlino pure; risponderò dopo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Ho domandato di parlare per fare una semplice osservazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Trattandosi che le due linee Termoli-Campobasso e Rieti-Aquila, dovranno essere costrutte dalla società concessionaria delle Meridionali, secondo i vigenti capitoli di appalto, e poichè verrà modificato uno dei patti sostanziali, nella discussione generale di questa legge, quello cioè che ha tratto alla franchigia dei materiali di costruzione per le ferrovie, così io credo utile di raccomandare all'onorevole ministro, che di questo si tenga conto nel sussidio alla società concessionaria. Dico questo, perchè la legge che andiamo a votare, non potrà avere effetto retroattivo.

Il fatto della franchigia convenuto a favore della società delle Meridionali non può certamente annullarsi; esso rimane in pieno vigore; ed io prego quindi l'onorevole ministro di valutare questa agevolezza non indifferente di cui viene a godere la società concessionaria, perchè nel determinare, ripeto, la quota di sovvenzione, alle linee che saranno

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

costruite con sistema economico, si voglia tenere conto di questa maggiore agevolezza di cui gode la società.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio.

FAZIO ENRICO. Io debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla linea Campobasso-Benevento, per una circostanza che pare di poco momento, ma che è importantissima pel mio collegio. Non è cosa quindi d'interesse generale, ma d'interesse locale. Si tratta di una delle stazioni intermedie tra Campobasso e Benevento; quella stazione, che era stata destinata a Guardiaregia negli studi, e che adesso si dice che non si farà più in quel punto ma in un altro sito. Io raccomando all'onorevole ministro di considerare, che Guardiaregia è una località importantissima, perchè è l'unico sito dove ha sbocco il vallo di Bojano.

Non sarebbe stato questo il luogo di fare questa preghiera all'onorevole ministro, ma ho dovuto farla ora perchè spesso alle domande in via ufficiosa non seguono le risposte; ed ho preferito quindi il mezzo di far la mia raccomandazione pubblicamente alla Camera, anzichè per lettera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

FINZI. Trovo in quest'articolo due proposte, che mi richiamano alla memoria alcuni precedenti. La concessione fatta alla società delle ferrovie meridionali importava l'obbligo alla medesima della costruzione a tipo ordinario della linea Termoli-Campobasso, nonchè dell'altra Aquila-Rieti. Le ultime modificazioni fatte a quella concessione importano oltre la garanzia chilometrica dello Stato, oltre la partecipazione al prodotto chilometrico della ferrovia stessa, quella famosa scala mobile che interdice alla Società di migliorare le condizioni del suo servizio, senza riuscire sacrificata nell'interesse proprio. Queste sono tutte questioni accese, sono tutte questioni a parte. Ma qui mi pare che di straforo s'introducano delle modificazioni, che vanno a tutto beneficio della società, senza portare nessuna garanzia di beneficio per il paese, che deve fruire di codesto servizio ferroviario.

Infatti, quando assolvete la società delle ferrovie Meridionali dall'obbligo di costruire la linea Termoli-Campobasso di difficile costruzione, tantochè non ancora la società si risolve a costruirla, voi proponendo che possa essere concessa a tipo economico, deviando cioè da quella massima ch'era stata direttiva nel contratto di concessione, venite a risolvere una questione a tutto beneficio della società delle ferrovie Meridionali. Io non mi dolgo di

questo; ma successivamente dovete mantenere gli impegni dello Stato verso la società, relativamente alla linea Aquila-Rieti. Tutti sanno che la linea Aquila-Rieti si presenta come una linea di non difficile costruzione. Quindi la società delle ferrovie Meridionali avrà (dispensata che sia dal costruire la linea Termoli-Campobasso) avrà molto beneficio a costruire la linea Rieti-Aquila, perchè costruirà a buon mercato e ritrarrà dalla garanzia e dal prodotto chilometrico quanto le basta per stabilire un profitto non indifferente pei capitali che impiegherà. Ma volete aggiungerci ancora la Rieti-Terni. E sta bene che sia costruita anche la Rieti-Terni. Però in tutto questo non vi ha un termine di soluzione delle pendenze, delle discrepanze, o dirò meglio, delle resistenze della società delle ferrovie Meridionali. Si ponga termine una buona volta a questi inconvenienti! Che le costruzioni sieno fatte, ma che i rapporti colla società delle ferrovie Meridionali diventino chiari, netti, semplici, e sia tolta finalmente anche quella incongruenza della scala mobile, la quale non permette nemmeno che le stesse Meridionali facciano un buon servizio, un servizio quale si richiederebbe nell'interesse del paese.

Io domando qualche spiegazione intorno a ciò. Qui c'è qualche cosa di oscuro, qualche cosa che non è chiaro, che non è ben definito. L'onorevole ministro certamente mi dirà che cosa comprenda questa proposta: di quanto sieno avanzate le pratiche colla società delle ferrovie Meridionali; dove andranno a finire; qual è lo scopo, qual è la mira che si ha da raggiungere? Ed io non chiedo di più.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. Non ho che poche parole da dire a nome della Commissione in risposta alle varie osservazioni fatte sull'articolo 10.

Ricordo dapprima all'egregio mio amico Colaianni che, colla legge del 1879, dopo lunga discussione, fu adottato il principio, del resto logico e naturale; che fermo l'andamento delle linee segnate nella legge, tutto ciò che era riferibile a tracciati, era lasciato, come doveva esserlo, alla competenza del ministro, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo articolo, con l'attuale disegno di legge, resta integro ed immutato, tal quale risultò dalla deliberazione di quest'Assemblea. Non entro dunque nella questione dei tracciati, sulla quale egli richiama l'esame della Commissione e della Camera, rimandandola al ministro. Le due linee, delle quali egli ha fatto cenno, non vi è dubbio che si trovano in una condizione speciale, inquantochè sono contemplate da precedenti leggi,

e di esse la costruzione avrebbe dovuto da lunga mano essere eseguita.

Ma, dappoichè la Camera ha riconosciuto la utilità di esse, ed importava assicurarne la esecuzione, così la Camera votò due speciali disposizioni, con una delle quali richiamava in vigore, tra il Governo e la società delle Meridionali, gli obblighi che a quest'ultima incombevano per effetto delle leggi anteriori; coll'altra, prevedendo il caso che queste convenzioni potessero essere rescisse e risolte, impose l'obbligo al Governo di costruire esso direttamente quelle linee, epperò furono al Governo medesimo dati i fondi per la costruzione. Ora il ministro con la disposizione in esame non ha altro realmente che la facoltà di poter modificare le modalità tecniche, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Alla vostra Commissione parve cosa semplice, cosa naturale, cosa giusta questa facoltà domandata dal ministro, perchè, oltre alla fiducia personale in lui, si credè bene di accordarla anche per la migliore esecuzione di quelle opere, che erano contemplate dalla legge precedente.

Dunque il primo inciso di quest'articolo non ha che questa semplice portata, di modificare le modalità tecniche, restringendole esclusivamente alle curve ed alle pendenze: di tutto ciò che si riferisce ad una linea speciale, giusta le osservazioni dell'onorevole collega Colaïanni, sarà tenuto conto dall'onorevole ministro quando sarà deliberato il tracciato; ed alla Camera, finchè resta la legge precedente, questo compito è perfettamente estraneo.

In quanto alla seconda parte, rispondo alle osservazioni dell'onorevole collega Finzi, che per la linea Termoli-Campobasso concessa alla società delle Meridionali crede il ministro conveniente di adottare un tipo economico. Adottando un tipo economico è ben naturale che venga ad essere ridotta la sovvenzione chilometrica. E questo concetto è appunto espresso nell'articolo.

Del resto la Commissione udì, come udrà la Camera, la dichiarazione dell'onorevole ministro, che presenterà alla Camera la convenzione colla società delle Meridionali, sia per questa linea, sia per le tariffe, sia per tutt'altro ed allora mi pare che sia il momento opportuno di trattare tutte le questioni che possono interessare il Governo e la società. La Commissione, avendo piena fiducia nell'onorevole ministro, è ben sicura che il ministro stesso guarentirà completamente gli interessi dello Stato, in modo che la futura convenzione non possa che essere favorevole allo Stato medesimo. Così è per la facoltà che domanda l'onorevole ministro relativamente al tronco Terni-Rieti; anche questo farà parte della

futura convenzione; ma essendo il tronco speciale legato a quella linea, la quale già era compresa nella precedente convenzione, è utile, è opportuno è giusto, dare al Ministero anche la facoltà di trattare colle Meridionali, e comprendere nelle altre linee anche questo tronco speciale. Senza di ciò resterebbe isolato, mentre la linea è addebitata già a carico delle Meridionali. Vede dunque bene la Camera che può stare tranquilla che la convenzione sarà da noi esaminata, e che sarà fatta naturalmente dal Ministero con tutta la diligenza che gli è consueta. Che cosa resta dunque? Resta che la Commissione vuole con quest'articolo dare delle facoltà al Ministero e non, beninteso, alle Meridionali.

È al Ministero che diamo queste facoltà, affinchè egli sia nel caso di poter più agevolmente trattare colle Meridionali e meglio guarentire gli interessi dello Stato. È il Ministero che deve trattare con questa società: è bene quindi dargli le armi perchè egli possa farlo utilmente ed assicurare, essendone ormai tempo, la costruzione di queste linee, che avrebbero già da molto tempo dovuto essere fatte.

Resta a rispondere ad un'osservazione fatta dall'onorevole Bordonaro.

Vedrà la Camera che coll'articolo successivo il Ministero e la Commissione propongono d'accordo l'eliminazione della franchigia doganale, accordata colla legge del 1873 pei materiali occorrenti alle ferrovie. Non dubito che la Camera vorrà approvare questa disposizione. Da quest'approvazione, lungi dal nascere un beneficio, verrebbe un danno alla società delle Meridionali. Ne nascerebbe un danno se le medesime non fossero guarentite dal loro contratto, che certo forma legge per questa parte tra lo Stato e la società medesima.

Dopo queste dichiarazioni, che certamente saranno ripetute dal banco dei ministri, credo che la Camera possa con sicura coscienza approvare l'articolo e ritenere che si tratta d'accordare al Ministero una lieve facoltà, della quale egli saprà certamente usare a vantaggio dello Stato e per reclamare dalla società delle Meridionali l'esecuzione tanto aspettata di quelle linee che sono contemplate nell'articolo stesso; salva l'approvazione del Parlamento alla convenzione che sarà per avvenire tra ministro e società.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

SPAVENTA. Io aveva qualche dubbio intorno all'articolo che ora si discute, e questo dubbio mi è confermato dal discorso dell'onorevole relatore. Io mi aspettava ch'egli lo dissipasse, ed invece egli me lo ha confermato.

L'onorevole relatore ha detto alla Camera che le

disposizioni contenute in questo articolo formeranno oggetto della convenzione, che il ministro sarà per sottoporre all'esame della Camera. Dunque queste disposizioni non sono definitive? Ecco il dubbio nato nell'animo mio: le disposizioni di quest'articolo sono definitive o provvisorie? A me pare che l'articolo com'è formulato voglia dire che esse siano definitive; ed una volta che il ministro sia investito della facoltà che quest'articolo gli conferisce, esso potrà obbligare lo Stato definitivamente. Ora, se il ministro obbligherà lo Stato definitivamente con la convenzione che farà in seguito della facoltà che gli concediamo, domando io come potrà più il Parlamento esaminare la convenzione che il ministro avrà stipulato?

Dunque, il discorso dell'onorevole relatore mi ha confermato nel dubbio, che quest'articolo non possa veramente essere accettato com'è formulato dal ministro e dalla Commissione.

L'articolo contiene tre parti: con una si concede al ministro la facoltà d'introdurre talune modalità tecniche, che si credono più opportune ad agevolare la costruzione di queste ferrovie.

Veramente qui ci sarebbe da fare qualche osservazione sulla forma. Che cosa s'intende con questa facoltà che si vuole delegare al ministro? Il ministro ha questa facoltà dalle leggi e dalla natura dell'ufficio suo. S'intende di dare al ministro facoltà maggiori di quelle che ha dalle leggi vigenti? Ebbene, in che consiste questa facoltà? L'articolo non lo dice; la facoltà consiste nel derogare all'articolo 8 del capitolato annesso alla convenzione approvata per legge del 22 agosto 1862.

Vero è che il relatore nella sua lealtà e diligenza, lo ha detto nella sua relazione, ma l'articolo com'è formulato non dà al ministro altra facoltà che egli non abbia; bisogna andare a leggere la relazione, per intendere che con esso s'intende concedere qualche cosa di più. Ma, lasciando da canto tale questione di forma, intorno a questa prima parte dell'articolo, vi è una osservazione di sostanza.

L'onorevole Colaïanni credo abbia fatto oggetto delle sue censure la sostanza di questo articolo; ed invero la cosa non è tanto chiara così come può apparire a prima vista. Si intende dunque di modificare l'articolo 8 del capitolato delle concessioni fatte alle Meridionali.

Questo articolo 8 prescrive che le pendenze delle linee concesse a questa società, salvo nelle traversate dell'Appennino, non possano essere superiori al 10 per mille; soltanto nelle traversate dell'Appennino, possano giungere al 25 per mille. Nello stesso articolo è detto che i raggi delle curve, delle linee concesse, non possono essere minori di 500

metri, salvo nelle traversate dell'Appennino, dove possono essere anche di 300 metri.

Il ministro, dunque, domanda la facoltà di modificare questo articolo. La Commissione stessa dice (e non poteva non dirlo) che questa modificazione diminuirà le spese di costruzione. Chiunque, per poco che si intenda di costruzioni ferroviarie, sa che la necessità di fare delle larghe curve e di ottenere delle lievi pendenze importa molta spesa nella costruzione.

Dunque la facoltà che chiede il ministro evidentemente favorisce la società costruttrice. Si domanda che compenso noi abbiamo da questo favore, che concediamo alla società? Compenso nessuno: di compensi non si parla neppure. Si dice che così agevoleremo le costruzioni. Che cosa paghiamo noi per queste costruzioni? Paghiamo una sovvenzione di 20,500 lire all'anno per 90 anni. Ora se queste strade che vanno a costruirsi con tali agevolzze costano 400,000 all'anno, non vi è niente a dire, ma se costano meno, l'agevolezza che voi date, mantenendo alla società la sovvenzione di 20,500 lire all'anno, importa bene un risparmio nella costruzione tutto a beneficio della società.

Ora io non vorrei rimescolare le ceneri del passato, ma in questa Camera risuona ancora l'eco delle accuse mosse intorno ai guadagni d'indole un po' disputabile fatti sopra le costruzioni di questa società. Ciò, credo, ne obbliga a guardare un poco addentro a simili questioni. Non dico di più.

So bene che il ministro mi può rispondere che il permettere che le linee da costruirsi abbiano pendenze superiori al 10 per mille od anche al 25 per mille nelle traversate dell'Appennino gioverà molto anche agli interessi dello Stato, vale a dire gioverà ad abbreviare il percorso delle linee, quindi a diminuire la sovvenzione chilometrica. Ma è cosa da verificarsi; può essere di sì e può essere di no. Può essere che dove si permette l'elevazione del livello o il restringimento delle curve si abbia effettivamente una diminuzione di percorso, come può essere che in altro luogo, anche con la concessione di queste modalità, la diminuzione non si abbia.

Dove queste modificazioni portano una diminuzione di percorso lo Stato ha un compenso: se da una parte vi è un beneficio per la società, che diminuisce così le sue spese di costruzione, dall'altra vi è il beneficio per lo Stato, che diminuisce il numero di chilometri da sovvenire.

Per conseguenza riassumendomi su questo punto e non avendo dati per giudicare se giovi, o se nocca, io sono dispostissimo a rimettermi interamente alla diligenza, all'accorgimento, all'integrità del ministro dei lavori pubblici.

Quindi passo oltre e non insisto più su questa prima parte dell'articolo. Vengo alle altre due parti.

La seconda parte dell'articolo concede al ministro la facoltà di far costruire la Termoli-Campobasso a tipo economico, ma sempre a sezione ordinaria.

Il tipo economico a sezione ordinaria è quello, secondo gli studi fatti da una Commissione tecnica che restringe la larghezza del corpo stradale di un metro, o mezzo; il ministro dei lavori pubblici mi correggerà se sbaglio. E insieme al corpo stradale saranno ristrette e diminuite le dimensioni di tutte le opere d'arte annesse. Quale ora sarà il risparmio che questa diminuzione arrecherà nella spesa di costruzione? Non lo so. Il ministro però consente che qualche risparmio deve arrecarlo, tanto che dice che in questo caso la sovvenzione deve ridursi. Ma di quanto deve ridursi? Il Parlamento non lo sa. Il ministro stesso forse in questo momento non lo sa neppur esso.

Al ministro pare una garanzia sufficiente che questa riduzione sia sottoposta all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, o del Consiglio di Stato, prima che sia approvata. Ma domando io: può il Parlamento lasciare impegnare la nazione per 90 anni per questa sovvenzione, rimettendosene ai pareri del Consiglio di Stato e del Consiglio dei lavori pubblici? Non è questo un precedente nuovo negli annali nostri parlamentari? Secondo me è la prima volta che in materia di ferrovie, trattandosi di fissare delle sovvenzioni di simil genere, il Parlamento se ne rimette alla discrezione del ministro, sentiti solo i corpi consulenti dell'amministrazione.

Io pregherei il ministro di accettare una modificazione in questo articolo: costruisca pure la strada Termoli-Campobasso a tipi economici ed a sezione ordinaria; tratti pure colla società delle Meridionali per una riduzione nella sovvenzione, ma sottoponga al Parlamento la convenzione che avrà concordata.

Per me le garanzie a questo riguardo non sono mai troppe. Il ministro sarà molto più forte verso la società, quando egli dirà che deve sottoporre al Parlamento la convenzione che sarà per fare, di quello che non sarà, se l'ultima decisione dipende unicamente dal suo criterio.

Dirò, infine, una parola sulla terza parte. La terza parte dell'articolo conferirebbe al ministro la facoltà di concedere alla società delle Meridionali, la costruzione ed esercizio della linea Terni-Rieti, alle stesse condizioni colle quali la società ha ottenuto la concessione della costruzione ed esercizio

di tutte le altre linee. Per conseguenza (sta qui il punto che più c'interessa, cioè la parte finanziaria della questione) il ministro sarebbe autorizzato a concedere la linea di Terni-Rieti alla società delle Meridionali colla stessa sovvenzione di 20,500 lire al chilometro, che fu concessuta per tutte le altre linee nel 1865.

Ora anche a questo proposito io domando: con 20,500 lire si forma oggi un capitale ammortizzabile in 90 anni di 400 mila lire? Sì o no? Se si forma un capitale di 400 mila lire (la sovvenzione rappresenta precisamente gli interessi e ammortamento del capitale che s'impiega nella costruzione della linea), il dare 400 mila lire al chilometro di questa linea non è più di quello che alla società può spettare? Io non so precisamente che cosa costi la detta linea; ma ricordo lo studio del generale Cerroti, uno studio particolareggiato, con una perizia annessa; ricordo che, secondo quello studio, la linea non costerebbe più di 193 mila lire al chilometro.

Dunque la società farebbe in questo caso, sopra 36 chilometri di costruzione, un guadagno di 107 mila lire al chilometro. Lo studio del Cerroti sarà inesatto; la sua cifra dovrà forse essere aumentata di 15, di 20, di 30, di 40, di 50 mila lire al chilometro. E sta bene; dunque la linea costerà, poniamo, 350 mila lire al chilometro. Resterà sempre un guadagno indebito di 50 mila lire al chilometro.

Ora possiamo noi permettere questo? Il ministro certamente non ha intenzione di permettere una cosa simile.

Io sono persuaso che egli non può non essere della mia opinione. Se la strada costa meno, evidentemente la sovvenzione è soverchia; se poi la strada, secondo studi nuovi che io non conosco, costa 400 mila lire, allora la sovvenzione che proponiamo può essere giustificata. Ma in questa incertezza che cosa ha da fare il Parlamento? Il Parlamento deve chiedere al ministro che la convenzione che egli sarà per stipulare colla società delle Meridionali, per cui le verrebbe affidata anche la concessione di questa linea, sia portata qui e sottoposta al nostro esame. Ecco che cosa io aveva da osservare su questo articolo. Ma poichè mi è accaduto di fare queste osservazioni parziali sopra nuove concessioni da farsi alla società delle Meridionali, io non posso a meno di richiamare l'attenzione della Camera sopra la natura dei rapporti che passano tra il Governo e la società.

La società delle Meridionali è riuscita a questo punto, essa ha costruito tutte le linee che le tornava comodo di costruire, e non ha costruito le linee difficili, e siamo al 1880; sono passati quindici anni dall'epoca della sua prima concessione e gli

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

obblighi di questa non sono stati ancora adempiuti.

Io non ho a rimproverarmi negligenza a questo riguardo nei tre anni che fui al Ministero: si dirà che la società continuò a non costruirle; ma io rispondo anticipatamente al rimprovero, dicendo, che non costrinsi la società a costruirle, perchè la mia intenzione era di mandarla via, non di tenerla.

E poichè essa resta, con mio dispiacere, ma spero non con danno del paese, facciamo in guisa che essa adempia almeno agli obblighi suoi.

Non parliamo di linee da costruire; parliamo un po' di linee costrutte: ora queste linee sono esse perfettamente compiute?

Io non so se i miei concittadini abbiano un poco la memoria fresca, come la ho io della linea Adriatica; sono passati 15 anni e la società delle Meridionali non ha ancora costruito la stazione di Pescara, nè altre delle stazioni meno importanti di quella linea: la stazione di Pescara è ancora una miserabile casupola di legno. Non parlo della stazione di Ortona, ma la stazione di Taranto, che è la più importante di tutte, dove è ella? Io ne domando sempre notizie, ma invano.

E qui non parlo dell'esercizio; non parlo della mancanza del materiale mobile, della mancanza di 5000 carri per servire bene il traffico esistente.

Ci è per lo meno in questa quistione la scala mobile che, se non la muta, si dice, che la società non ha interesse di sviluppare il traffico, e però non provvede i carri necessari per servirlo. Sia, ma per le costruzioni la società ha intascato il capitale che ha formato colle sovvenzioni garantite dallo Stato.

Ebbene, la costruzione anche delle antiche linee non è compiuta. La stazione di Taranto è ancora un desiderio, quella di Pescara una vergogna. Altre popolazioni, che non fossero le popolazioni del mezzogiorno, così rassegnate e pazienti, non lo tollererebbero. (*Bravo! Bene! — È vero!*)

Io sentirei fin qui dentro i lamenti e le grida contro una trascuranza di simil fatta, ma da quelle popolazioni non viene nè un lamento, nè un grido...

DI SAN DONATO. Sono troppo pazienti.

SPAVENTA... l'indegnazione in me produce oggi questo sfogo naturalissimo, ed ho finito.

PIERANTONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

FINZI. Io ho sollevato le questioni che riflettono i rapporti del Governo colla società delle ferrovie Meridionali, spintovi dalle impressioni che avevo ricevuto dalla lettura di quest'articolo e dai nuovi impegni che ne dovrebbero sorgere fra Governo e

società, qualora quest'articolo passasse senza modificazioni.

L'onorevole relatore della Commissione, anzichè rispondere con quella sicurezza e profondità d'esame che la sua intelligenza e gli elementi che deve essersi provveduto gli avrebbero permesso, mi rispose così un po' troppo alla leggera e, certamente con convinzioni ben formate, disse: fidiamoci nel ministro delle pubbliche costruzioni, poco importa spogliare di attributi il potere legislativo, rimettiamoli con confidenza nel potere esecutivo. Tant'è che in molte parti ed in quasi tutte le parti che si comprendono in questo disegno di legge, io sarei dispostissimo a seguirlo, ma la questione colle ferrovie meridionali è una questione assai avviluppata; è una questione che ci ha molto agitato. Io non sapeva che l'onorevole Spaventa volesse parlare, e quando lo avessi saputo avrei anche acquistata preventiva certezza, che egli avrebbe approfondita la questione in tal modo, che avrebbe analizzato l'argomento con tanta evidenza, da rendere inoppugnabili i suoi argomenti che sono pure i miei.

Io quindi ho poco da dire dopo tutto quello che ne è stato detto così bene, e con tal diligenza di esame dall'onorevole Spaventa. Solamente io chiedo di nuovo: tutti questi sacrifici (poichè sono evidentemente sacrifici) che ci vengono domandati a beneficio delle ferrovie Meridionali, a che cosa corrispondono nel beneficio del pubblico? Quali garanzie, quali corrispettivi ci assicurate? Datecene almeno la traccia, se non volete indicarci qualche cosa di positivo, di preciso. Diteci cosa è che vi alletta, per venire dinnanzi al Parlamento a chiedergli che si spogli dei suoi attributi, che si confidi nel potere esecutivo?

È assai quello che chiedete; traeteci con voi almeno in quella fiducia che nessuno negherebbe se fossimo illuminati come siete. Date i necessari chiarimenti e sarete sicuri di potervi riuscire.

Ora le risposte dell'onorevole relatore confesso che non mi hanno tranquillato, aspetto quelle più complete dell'onorevole ministro, per poter col giudizio mio riconoscere se sia opportuno o no di accogliere le proposte comprese nei due ultimi alinea di questo articolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colaianni.

COLAIANNI. Io non voleva in nessun modo accennare alla questione economica; alle relazioni tra la società delle Meridionali ed il Governo; tanto più che l'onorevole Spaventa l'ha fatta già con tanta competenza, che io non potrei certo far meglio. Voglio però fare una sola osservazione, la quale giova moltissimo all'interesse delle nostre linee.

La società delle Meridionali ha una sovvenzione di 20,500 lire al chilometro a titolo di compenso annuo per le spese di costruzione. Queste 20,500 lire mi rappresentano oggi un capitale di 410,000 lire. Secondo la stessa società la costruzione della linea che passa per la valle di Sigillo non viene a costare nemmeno 350,000 lire al chilometro, dunque non mi pare che la società rimetterebbe nulla adottando questo tracciato anzichè l'altro; forse guadagnerebbe meno: questo è tutto. Ma non vi pare, onorevoli colleghi, che questa è inqualificabile ingordigia?

Poi debbo rispondere all'onorevole Grimaldi che io sapeva benissimo che la Commissione non poteva negare al ministro il diritto di essere esso l'arbitro dei tracciati da adottare; nè io ho creduto in nessun modo di fare un rimprovero o un addebito di tutto ciò alla Commissione: anzi ho dichiarato ch'io fido perfettamente nell'alta competenza del ministro e lascio volentieri a lui le più ampie facoltà per tutto quel che riguarda questioni tecniche. Vorrei dire qualche cosa intorno al modo come la società esercita le sue linee; ma ne fo a meno, perchè non potrei che ripetere quello che ha già detto l'onorevole Spaventa. Fo solo riflettere alla Camera che questa società è dannosa al paese sotto tutti i rapporti.

Diffatti, per le costruzioni vuol seguire solo quei tracciati, che meglio tornano a suo vantaggio, sacrificando in ogni maniera gl'interessi più vitali del paese; per quanto riguarda l'esercizio ci tratta malissimo, e appunto in occasione del bilancio dei lavori pubblici io ebbi già a dirlo. In poche parole, la società delle Meridionali vuole in tutti i modi imporsi allo Stato: m'auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici saprà trovare un modo qualunque atto a mettere a posto questa società che io, per essere benevolo, definisco solo *prepotente*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Blasio.

DE BLASIO. Io avrei desiderato di non prendere parte a questa discussione; ma non posso farne a meno dopo l'attacco, mi permetta di dirlo l'onorevole Spaventa, della cui amicizia mi onoro, dopo l'attacco che egli ha voluto fare a questo articolo; specialmente perchè egli ha messo innanzi anche degli argomenti i quali, nella presente discussione, a me non paiono opportuni.

Egli ha risuscitata l'ombra delle cosiddette colpe della società delle Meridionali; egli ha parlato pure di stazioni da farsi, ecc.: ma è questo il tempo, onorevole Spaventa, di sollevare simili questioni e di appassionare la discussione? Io credo di no.

Veniamo allo scopo che si propone il ministro, che si propone la Commissione, coll'articolo in discussione. Questo articolo, come è stato detto, consta di tre parti. Colla prima si domanda facoltà di adottare modalità tecniche allo scopo di addivenire alla più pronta esecuzione di alcune linee che da molto tempo dovevano costruirsi e che non sono state, non voglio rintracciare ora per colpa di chi, ma che non sono costruite.

Queste modalità sono state anche riconosciute utili in seguito di recenti studi, in seguito dei progressi che la scienza e la pratica hanno fatti relativamente a costruzioni ferroviarie; quindi nessuna grande novità, nessuna difficoltà si presenta.

L'onorevole Spaventa, io diceva, è entrato in molti particolari, è entrato nei dettagli di cifre, nelle modalità quasi del contratto tra il Governo e la società delle Meridionali; ed io domando ancora, ma è ora il tempo e l'occasione di esaminare questo contratto?

Egli ricordando pure la scala mobile e la sovvenzione che il Governo è obbligato a dare alla società in ragione di lire 20,500 a chilometro, elevava questa sovvenzione alla ragione del 5 per cento e diceva: questa sovvenzione può fruttare un capitale di lire 400,000: ma si possono fare i calcoli in questo modo, onorevole Spaventa? Mi pare che il criterio di questi calcoli sia sempre accidentale; esso va soggetto sempre a tutte le eventualità, a tutti i cangiamenti dei modi e dei tempi, e bisogna sempre tener conto delle maggiori o minori difficoltà dell'esercizio.

Ma poi qual'è lo scopo di queste modalità tecniche che si domandano con la prima parte di questo articolo? Tutti sanno che dopo gli studi fatti s'incontrarono per queste linee alcune difficoltà maggiori forse di quello che si credeva. Ora, dando alla società alcune facilitazioni, facilitazioni, ripeto, riconosciute adatte dai nuovi studi e dalla nuova pratica, si agevola la società alla più pronta costruzione di quelle linee. Ecco tutto.

Ma io lascio quest'argomento, tanto più che l'onorevole Spaventa non ne faceva una questione particolare, e se ne rimetteva al signor ministro, e vengo alla seconda parte di questo articolo.

Si chiede con essa che, qualora per la linea Termini-Campobasso si adotti un sistema più economico di costruzione, sempre però a sezione ordinaria, si dia facoltà di potere ridurre la sovvenzione chilometrica, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Quale scopo ha per questa parte tale articolo? Quello di agevolare la costruzione di una linea ferroviaria, che da quindici anni deve essere costruita.

Ma, domanda l'onorevole Spaventa, è questa una decisione definitiva, o provvisoria, che la Camera prende? Ma è certamente definitiva, ed è fatta appunto allo scopo di agevolare la costruzione. Certo dovrà essere presentata alla Camera la convenzione colle Meridionali per la riforma della famosa scala mobile e per altri argomenti e di detta convenzione dovrà far parte la costruzione delle linee decretate con le leggi del 1865 e 1870: allora sarà il caso che il Parlamento potrà tranquillamente vedere tutto il contratto, tutti i particolari, tutto quello che forma parte di questa grande questione, che da gran tempo si agita tra il Governo e la società delle Meridionali.

Ma l'onorevole Spaventa osservava: se la Camera accetta ora questo articolo, così com'è concepito, essa si viene a legare le mani, essa non potrà più respingere i nuovi patti e le nuove concessioni.

Ora a me pare, com'è parso al signor ministro ed all'egregia Commissione, che di garanzie ce ne sia abbastanza in questo articolo, poichè vi si dice che la convenzione dovrà essere sottoposta all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici: e questo non solo, ma quello che è più, dovrà essere sottoposto all'esame del Consiglio di Stato. Domando io quale garanzia si possa avere maggiore di quella che presenta l'esame scrupoloso e tranquillo del Consiglio di Stato; di questo alto Consesso di cui fa parte anche l'onorevole Spaventa.

A me pare, ripeto, che tutte le garanzie vi sieno, e che la Camera possa concedere quest'autorizzazione. Così si potrà far eseguire il più presto possibile la legge votata diverse volte dal Parlamento e soddisfare più prontamente agli antichi e legittimi interessi di generose popolazioni. Di più, ne verrà un gran vantaggio a tutte le costruzioni ferroviarie che dovranno intraprendersi per la legge votata nel 1879, perchè costruendo la società delle Meridionali le ferrovie Termoli-Campobasso-Benevento ed Aquila-Rieti-Terni, i fondi di più di ottanta milioni destinati a queste linee potranno essere attribuiti alle altre linee che sono in quella legge contemplate.

In che consiste la terza parte dell'articolo in discussione? Che cosa domanda con essa il ministro? Domanda di poter fare per la costruzione della linea Terni-Rieti ciò che si fa per la linea Aquila-Rieti, di cui la Terni-Rieti è una continuazione. Questo tronco presenta più o meno le stesse condizioni di costruzione del tronco Aquila-Rieti. La società delle Meridionali dovrà costruire la linea Aquila-Rieti; è quindi giustissimo, e tutti debbono approvare, che la stessa società, alle stesse condizioni, costruisca una linea che è la continuazione di un'altra.

Rimesse così le cose al loro posto, eliminati tutti gli argomenti estranei, eliminate da questa discussione le cosiddette colpe della società delle Meridionali, nel quale argomento io non entro, (e ben ci potrei entrare, perchè le popolazioni che mi onoro di rappresentare sarebbero state le più grandi vittime di queste cosiddette colpe, e l'onorevole Spaventa lo deve sapere) conchiudo, non volendo più portare in lungo questa discussione, pregando la Camera di accettare quest'articolo come la Commissione lo presenta, di pieno accordo col ministro. Imperocchè esso ha, lo dico nuovamente, per iscopo di fare eseguire sollecitamente le leggi votate dal Parlamento; di soddisfare ai legittimi interessi di popolazioni che attendono il beneficio delle ferrovie da 16 anni; e di far costruire più prontamente quelle linee che abbiamo votato colla beneficentissima legge del 1879, e così dare impulso ai lavori ferroviari, che sono fonti di ricchezza, di prosperità e di civiltà. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pierantoni.

PIERANTONI. Ho dovuto domandare di parlare mio malgrado, poichè me ne ha dato motivo la fine del discorso dell'onorevole Spaventa. Egli ha voluto mettere in luce lo stato deplorabile nel quale la società delle Meridionali mantiene molte stazioni lungo la linea adriatica, ed ha citato ad esempio la stazione di Pescara, dicendola con molta esattezza di giudizio, una baracca che fa vergogna; ora mi permetta l'onorevole Spaventa e mi permetta la Camera di aggiungere che per Pescara la stazione non solo è una vergogna, ma è una finzione. Pescara non ha mai avuto stazione, e si è permesso per tanti anni, con oltraggio continuo a due leggi, che la società manchi al suo obbligo di costruirvi una stazione vera e propria.

E poichè l'onorevole Spaventa ha creduto di ricordare la pazienza e la longanimità di quelle popolazioni, io che sono Abruzzese mi permetto di dire che non soltanto furono longanimi, ma ebbero anche coscienza dei loro diritti, li difesero perfino innanzi ai tribunali, ma colà si trovarono di fronte a due potenti ostacoli: da una parte la volontà ministeriale recalcitrante, dall'altra la facilità dei conflitti d'attribuzione con cui la magistratura ha sempre la facoltà di dichiararsi incompetente.

Siccome io sono deputato abruzzese e parlo per carità di patria e per sentimento di giustizia, permettetemi che vi dica qual'è l'importanza di questa questione.

Vi sono due leggi votate dal Parlamento le quali stabiliscono che Pescara debba avere una stazione: l'una è quella con la quale si ordinarono le linee

ferroviarie da Bologna sino a Reggio e ad Otranto, e l'altra è quella delle opere pubbliche sulle ferrovie, le quali indicano dove si debbano stabilire le stazioni e danno diritto a Pescara di averne una.

MELCHIORRE. Domando di parlare.

PIERANTONI. Onorevole Melchiorre, io stesso l'ho fatta avvertire, poichè Ella era assente; altrimenti non creda che avrei voluto mettere il piede nel suo terreno elettorale senza un titolo di preferenza; se ho preso a parlare su queste gravi questioni si è, ripeto, perchè l'onorevole Melchiorre era assente.

Vi fu poi l'altra legge la quale disse che vi sarebbe stata una ferrovia che da Pescara sarebbe venuta a Roma. Quando una legge indica un punto di partenza e un punto di arrivo, egli è naturale che la stazione nel punto di partenza debba stare sul territorio della città o del comune indicato dal legislatore. Dunque, per due leggi, Pescara ha diritto a una stazione; e tanto questo diritto era stato riconosciuto, che il senatore De Vincenzi, quando era ministro dei lavori pubblici, fece pure il progetto generale della stazione di Pescara, e quel povero comune contrasse un debito enorme per poter acquistare dal demanio dello Stato le fortificazioni di quell'antico presidio di schiavitù, e fece studiare un progetto col quale coordinava alla fortuna di avere una stazione anche quella di avere un magazzino generale di depositi.

Tante promesse legislative e tanti progetti facevano sperare a quelle popolazioni un'epoca fortunata in cui si doveva inaugurare il tronco di ferrovia da Ancona a Pescara. Siccome non era ancora costruito il ponte sopra Pescara, ponte che doveva ricongiungere la provincia di Teramo, ultimo confine Castellammare, al comune di Pescara, primo comune di una provincia diversa, quella di Chieti, si disse: Provvisoriamente fingiamo la stazione di Pescara sul territorio di Castellammare che sta persino fuori provincia; e così nacque la finzione per cui la stazione di Castellammare fu chiamata stazione di Pescara, senza stare sul territorio del comune di Pescara. Si credeva che il provvisorio fosse una eccezione limitata alla costruzione del ponte di ferro; invece la società delle Meridionali ha creduto bene, aggiungendo baracca a baracca, di fare piccole costruzioni disadatte per la condizione del servizio e anche per la salute di coloro che viaggiano, far convertire questo stato provvisorio in una condizione definitiva, per modo che le popolazioni, torno a ripetere, visto che erano inutili i reclami, mentre che l'onorevole Spaventa era ministro, si andò dinanzi al tribunale di Chieti, e questo si dichiarò incompetente, imperocchè si disse che si trattava di violazione di diritti acquisiti; ed allora il prefetto di

Chieti, che aveva sempre fatto sperare alle popolazioni di Pescara che avrebbero avuto quella ferrovia, promessa che ebbe anche qualche efficacia elettorale, dovette, suo malgrado, cambiare d'animo e sollecitare un conflitto, conflitto che mi pare non sia ancora risolto; talchè, onorevole Spaventa, non ostante che egli sia di fibra italiana ed abruzzese, pende ancora la lite.

Oggi che si è cominciata a costruire la ferrovia che deve congiungere la mia natia Abruzzo a Roma, quella ferrovia che adesso parte da Pescara e che per Solmona verrà per Tivoli a Roma, io dico all'onorevole ministro dei lavori pubblici: crede egli che qualunque sia la società che debba costruire questa linea, sia essa la società delle Meridionali, come sta attualmente nei suoi oneri, o qualsiasi altro ente che succeda, crede egli, dico, che debba a Castellammare sussistere quella stazione che si chiama stazione baracca, ossia una stazione di secondo o terzo ordine? Pescara deve avere una stazione di partenza che sia congiunta colle linee che da Ancona vengono a riunirsi a Roma. Questa è una questione importantissima dal lato tecnico e dal lato economico. E sapete perchè? Chi di voi fa un viaggio venendo da Foggia per andare nell'Abruzzo Chietino e nell'Abruzzo Aquilano, sapete che cosa vi vede di anormale e di strano? Si passa un ponte sopra il fiume Pescara, si entra in una provincia diversa, in un comune diverso, si percorre una distanza di 600 o 800 metri, poi bisogna ritornare di nuovo indietro per prendere l'altra sponda del fiume. Io domando: quale è il ministro del regno d'Italia che, contro la legge, ha il diritto di far pagare inutilmente a cittadini 800 metri di andata e 800 metri di ritorno di più di quel che essi debban pagare; poichè io so che i chilometri si calcolano per centesimi e per soldi.

Questa è anche una cosa anormale specialmente per i poveri Pescara, i quali sono separati dalla provincia di Teramo da un fiume, sul quale non hanno che un ponte di barche; ed è strano che essi, che sono nella provincia di Chieti, per andare lungo i paesi della loro provincia e per entrare nell'Aquilano, devono andare o con una carrozza sopra il ponte di barche a prendere la stazione di Castellammare Adriatico, ovvero devono andare a fare un tragitto inutile.

Questo fatto, ripeto, è anormale perchè le signorie loro sanno che quando il fiume Pescara s'ingrossa, specialmente per il riflusso del mare in tempo di alluvione costituisce anche un grave pericolo.

Dunque l'onorevole ministro dei lavori pubblici non accetti l'osservazione dell'onorevole Spaventa, e si persuada che la stazione di Castellammare è

una stazione-baracca, è una stazione indecente, si ricordi che Pescara per due leggi ha diritto di avere una stazione, e che questo diritto di Pescara è diritto nazionale. E se è stato possibile per parecchi anni di vedere il caso strano di una società che non ha osservato la legge, il dolore di Pescara è stato comune a tutti: ma se oggi la legge si deve osservare si osservi in tutta la sua estensione, e Pescara abbia finalmente la sua stazione, e sia giorno di festa quello in cui i Pescaraesi andranno nella stazione di Castellammare-Adriatico per far finire quella mostruosa finzione per la quale Castellammare-Adriatico si chiama Pescara, e Pescara non ha la sua stazione.

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

BACCARINI, ministro dei lavori pubblici. Primo a parlare sull'argomento dell'articolo 10, fu l'onorevole Colaiani, il quale colla competenza che lo distingue nelle questioni tecniche, aumentata dalla grande cognizione che ha della topografia locale, ha fatto una descrizione rimarchevole.

Io non lo posso seguire dal lato dell'importanza del mio discorso, perchè mi manca in modo assoluto la cognizione topica dei luoghi per avere una idea propria assolutamente concreta.

Ma, onorevole Colaiani, bisogna che io risponda colla usata franchezza. Il ministro dei lavori pubblici non può sempre portare le proprie idee tecniche nei giudizi dell'applicazione della legge; egli deve regolarsi per condursi correttamente, tenendo conto di tutti i voti di quei corpi consulenti, che la legge mette per garanzia degli interessi suoi.

Due tracciati sono in istudio di concorrenza da lungo tempo, quello così detto per Rocca di Corno, e l'altro per Pellescritte. Per questi due tracciati ci sono studi di valore da ambe le parti.

Ma disgraziatamente il Consiglio superiore ha sempre opinato nel senso della società delle meridionali, vale a dire che la linea da eseguirsi debba essere quella di Aquila-Rieti per Rocca di Corno.

Io ricevetti dopo di ciò moltissime rimostranze, e l'onorevole Colaiani ne sa qualche cosa. Orbene perchè nulla rimanesse intentato dal lato dello studio locale della questione, nominai una speciale Commissione, della quale faceva parte anche un rappresentante del Ministero della guerra, e scelsi degli ispettori che non avessero mai avuto occasione d'interloquire sulla materia.

La Commissione, composta di persone al disopra di ogni sospetto e certamente competente nella materia, esaminò tutti gli aspetti della questione e mi dispiace che l'onorevole Colaiani abbia fatto una analisi un po' troppo severa del suo rapporto.

COLAIANNI. Giusta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. No, perchè mi pare che abbia affermata ingiusta la Commissione. Ogni Commissione può prendere degli equivoci, può commettere degli errori, ma non si deve supporre, unicamente perchè non si conclude nel senso delle proprie idee, che possa essere stata mossa da idee meno che plausibili. Ma ad ogni modo, dopo avuto questo voto della Commissione che visitò i luoghi, e fece un accuratissimo lavoro, io lo sottoposi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale tornò a confermare i suoi precedenti voti, e fece proprie tutte le conclusioni della Commissione medesima. Perchè resti bene negli atti parlamentari lo stato vero delle cose, io mi permetto di leggere le conclusioni di questa Commissione, che sono le seguenti:

« La linea di Rocca di Corno è più breve di 13 chilometri, che non sia la linea per Pellescritte, è al punto culminante 123 metri più alta di quest'ultima, ed ha la pendenza massima del 35 per mille.

« Per la linea di Pellescritte la pendenza massima riesce del 28 per mille, se si vuole evitare di avere nelle gallerie la stessa pendenza massima dello scoperto.

« 2° La linea di Pellescritte costa per lo meno dieci milioni di più di quella di Rocca di Corno per spese di costruzione, astrazione fatta dalla maggiore spesa che occorrerebbe per Rocca di Corno per le esigenze militari, come al capitolo n° 5, e richiede due anni di più per compierla.

« 3° La linea di Rocca di Corno richiede una maggiore spesa d'esercizio di 62 mila lire all'anno... »
Ma questo è niente.

COLAIANNI. Sarebbe un milione e mezzo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. « 4° La popolazione che perde il beneficio della ferrovia, se non si fa la linea per Pellescritte, è circa il doppio di quella che si trova in pari condizione non facendosi la linea per Rocca di Corno; ma per contro la linea di Pellescritte arreca il danno di un maggior percorso di 13 chilometri a tutte le popolazioni che, situate oltre Aquila ed oltre Antrodoto, dovranno percorrere il tronco compreso fra queste due stazioni.

« Perciò le due linee si devono ritenere in pari condizioni per quanto concerne la somma degli interessi delle popolazioni a cui esse danno rispettivamente soddisfazione.

« 5° Nei riguardi militari, malgrado che le due linee migliorate presentino eguali condizioni di produttività sotto il punto di vista militare, tuttavia si riterrebbe preferibile la linea di Pellescritte, avuto riguardo all'economia dei mezzi di trazione che presenterebbe questa linea modificata in confronto di Rocca di Corno.

« 6° Se si costruisse la linea per Pellescritte, l'onere per lo Stato è almeno almeno di sei milioni di capitale che se si adotta la linea per Rocca di Corno, e per la società delle ferrovie meridionali il maggior onere costruendosi la linea non può essere minore di 1,200,000 lire anche adottandosi nei calcoli l'ipotesi più favorevole per questa linea.

« 7° La Commissione è quindi unanime nel concludere che, astrazione fatta dei riguardi dovuti al servizio militare, colle modificazioni di cui al capitolo 5, vista la parte di interesse per le popolazioni ed i maggiori oneri della linea di Pellescritte, si deve dare la preferenza alla linea di Rocca di Corno. »

Le conclusioni della Commissione mandata sui luoghi per esaminare tutti i ricorsi stati presentati, fra i quali un eccellente lavoro tecnico del mio amico Colaiaanni, furono ad unanimità contrarie. Ora, che vuole che io sostituisca a questo giudizio? molto più dopo tanta unanimità di voti ripetuti.

Ad ogni modo io non volendo pigliare risoluzioni se non esaurito nel senso dell'imparzialità assoluta ogni studio ed esame, non ostante che questa Commissione fosse composta di tre individui, dei quali uno rappresentante speciale del Ministero della guerra, ho inviato questa stessa relazione al Ministero della guerra perchè dia il suo voto definitivo come fece per altri casi consimili.

Ma per essere franco io non ne spero un voto diverso, inquantochè colla specificazione fatta dalla Commissione medesima sul modo della costruzione dei tronchi di maggiore pendenza « le produttività delle due linee sotto l'aspetto militare sono ridotte non solo quasi uguali, ma quasi quasi piglia ancora la preferenza quella di Rocca di Corno. » Per migliorare la strada fu prescritto di stabilire un raddoppiamento, alla Sella di Corno, di binario, trasportando verso Corno la fermata di Fondi, e si avrebbero gli aumenti per il trasporto dei carri a 192 a semplice trazione ed a 312 per doppia trazione. Facendo una stazione con raddoppio di binario al Sigillo si avrebbe un aumento di veicoli a semplice trazione di 200, a duplice trazione 320; dimodochè colle disposizioni tecniche che si dovrebbero adottare per la costruzione dell'una o dell'altra linea, la produttività sotto l'aspetto dei trasporti militari viene ad essere quasi eguale.

Una voce. Ma, se si può andare al 25...

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Credo che l'onorevole Colaiaanni e la Camera non desidereranno nemmeno che io continui su questo argomento il quale sotto un certo aspetto è estraneo alla questione, e dico che è estraneo, imperocchè tutti ricordano che l'articolo 21 della legge sulle strade ferrate stabi-

lisce nettamente: « Il tracciato delle linee indicato dalla presente legge e i punti di distacco saranno determinati per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, mantenendo però inalterato l'andamento delle linee con questa legge approvate. »

Purtroppo la responsabilità di questa e di altre penose decisioni ricade sulle spalle del ministro dei lavori pubblici, ed io non credo che il Parlamento, così discutendo incidentalmente, abbia in animo di voler distruggere l'articolo della legge.

Ora verrò a dire qualche cosa sulle considerazioni manifestate dallo stesso onorevole Colaiaanni, e dagli onorevoli Spaventa e Finzi specialmente, sul merito intrinseco della proposta ministeriale formulata coll'articolo 10.

Sono veramente tre, come disse l'onorevole Spaventa, i punti che formano il soggetto dell'articolo 10. Al primo, che ha un difetto di forma; non si è fatta molta attenzione. Quando si scrive sopra una cosa che si ha tanto famigliare da supporre che tutti la vedano nello stesso modo; il primo punto, dico, è quello che riguarda le domande di facoltà per agevolare le modalità tecniche delle costruzioni. Evidentemente questo si riferisce all'abrogazione di una parte, se non di tutte le disposizioni dell'articolo 8 del capitolato unito alla legge del 1862.

Quella legge approvava un capitolato tecnico, per la costruzione non solo di queste, ma di molte altre linee della rete meridionale; e stabiliva tra le altre queste condizioni:

« *A.* Che i raggi delle curve non vengano mai ridotti a lunghezza minore di 500 metri; salvo nella traversata dell'Appennino nella quale sarà tollerato un raggio di 300 metri.

« *B.* Che le pendenze non sorpassino il limite massimo del 6 per mille, salvo l'autorizzazione di portarle sino al 10 per mille, che potrà venir data eccezionalmente dal Ministero dei lavori pubblici con decreto motivato; e salvo per le due traversate dell'Appennino, nelle quali sarà tollerata una pendenza massima del 25 per mille. »

Or bene, signori, quando il Parlamento ha approvato la legge del 29 luglio, sulle costruzioni ferroviarie, ha stabilite anche le modalità tecniche: per lo meno si è dato su questa parte delle modalità della costruzione, le facoltà necessarie al Governo. Se adunque mettendo da parte gli obblighi della società, il Governo avesse dovuto adempire ciò che vien previsto nella seconda parte dell'articolo 19, che fa precetto di costruire direttamente queste linee, che cosa avrebbe fatto? Avrebbe esso stabilito di costruire queste linee con queste modalità tecniche? Nemmeno per sogno! Nessun ministro avrebbe

potuto pensare di costruire linee, come quelle di Aquila-Rieti, Termoli-Campobasso e Campobasso-Benevento, con le modalità della legge del 1862; perchè non solo sarebbe andato contro l'interesse dello Stato, ma direi, senza offendere nessuno, di quelli che possano avere avuto parte nella redazione del capitolato del 1872, che farebbe mostra di conoscere lo stato della questione tecnica meno di quel che lo conoscessero nel 1862, perchè credo che stabilendo delle condizioni di questa natura non la conoscevano punto.

Signori, finchè si tratta della linea dello Ionio, queste condizioni si possono ammettere, ma quando si tratta di lavorare sopra degli andamenti accidentati, come quelli di cui è parola, io proprio mi domando: avevano l'oro da buttar via a palate, ovvero non conoscevano le vere condizioni tecniche? Nelle pendenze, il 6 per mille era la norma: il 10 per mille era nelle facoltà del ministro il permetterlo. In un solo caso si eccedeva fino al 25 per mille, e questo era nella traversata dell'Appennino, perchè assolutamente non se ne poteva fare a meno. Ciò non ostante, questo non basterebbe a giustificare la domanda del ministro, perchè ci si risponde: sta bene quel che voi dite, ma c'è ragione perchè il beneficio debba andare alla società, la quale risparmia nella costruzione?

E qui mi permetta l'onorevole Spaventa di non accettare completamente quel ch'egli ha detto rispetto ai possibili risparmi derivanti dal restringere le curve e dal diminuire le pendenze. In generale, ciò è vero, ma è verissimo anche questo: che con simili modalità che agevolano la costruzione, la linea intera costa molto meno, ma chilometricamente non è sempre vero, e la differenza non è molto grande. Ora, per mettere in rapporto l'interesse dello Stato con quello della società, non è tanto il costo chilometrico che deve guardarsi, quanto il costo della linea intera. Cercherò di spiegarmi meglio.

Se la linea, o la somma di queste linee, di circa 200 chilometri, poniamo diventasse di 190, la società avrebbe certamente non solo guadagnato nel minor costo complessivo e questo per essa sarebbe poco perchè diminuirebbe la garanzia chilometrica, ma ammetto anche che guadagnerebbe nel costo chilometrico. Ma lo Stato forse non ci guadagna nulla?

Il risparmio di questi dieci chilometri costituisce il risparmio diretto per beneficio dello Stato.

Egli ha detto, in genere, che non sapeva quanto poteva esser questo beneficio e per conseguenza che se ne rimetteva completamente, e lo ha detto con parole benevole delle quali io lo ringrazio grandemente. Ma io teneva a dare questa spiegazione: che non è una facoltà unilaterale quella che si chiede,

cioè a beneficio di una parte sola. Io credo che sia nell'interesse nostro, nell'interesse dello Stato anzitutto di far costruire queste linee con modalità tecniche che più si approssimino a quelle che si usano adesso per tutte le altre strade. Sarà sicuramente anche interesse delle società; io non ne dubito. Ma io non devo fare un contratto nuovo. Se si trattasse di fare un contratto nuovo colla società potrei mettere tutto in conto; ma non posso guardare la cosa sotto questo aspetto.

Bisogna che io consideri il contratto com'è e che cerchi di farlo eseguire. Purchè la strada sia eseguita in condizioni da poter essere esercitata convenientemente, lo Stato ha interesse di pagare minor garanzia che può, e tutto ciò che si concede sotto questo aspetto alla società ridonda sempre in una diminuzione della lunghezza delle linee, e per conseguenza un beneficio qualunque viene anche allo Stato. E notino che se c'è qualche cosa da osservare si è che per la società cresce la spesa dell'esercizio.

Ma ad ogni modo su questa parte non mi fermo perchè mi pare che coll'onorevole Spaventa siamo d'accordo. Almeno non mi pare che abbia detto di domandare alcuna variazione. Piuttosto mi fermerò un tantino sulla seconda parte che è quella relativa alla facoltà che il Governo chiede con questo articolo, di permettere una costruzione economica per il tratto Termoli-Campobasso riducendo esso la sovvenzione chilometrica. Qui l'onorevole Spaventa ha detto che non vuole rimescolare le ceneri: ed io aggiungerò che fa bene a non rimescolare il fango, perchè sa che non sarà mai nè mio, nè suo. Ed io seguo il suo esempio, non entro nell'esame di quello che possa essere accaduto: cerco di cautelare me, l'opera mia il più che posso, per non ricadere, non in quei guai, ma, possibilmente, nemmeno in errori, che conducano a conseguenze passive per l'interesse dello Stato.

Io, per la verità, credeva di domandare una concessione di una importanza molto limitata. Forse è l'effetto della non sufficiente spiegazione data nella relazione, forse è l'impressione che fanno queste domande, ma, proprio, io non credeva di domandare una cosa che avesse un'importanza capitale.

Io premetto questa dichiarazione, che la linea Termoli-Campobasso, secondo me, non dovrebbe essere costruita allo stato del nostro traffico attuale, e forse anche colla previsione di un traffico futuro, come le altre. Se la società non ci fosse di mezzo io non mi sarei valso della facoltà dell'articolo 19 per costruire la strada di Termoli-Campobasso, se non nell'intendimento che serva all'interesse locale, non mai come una linea di grande

trasporto nel senso che era stata considerata originariamente per ragioni, che hanno finito di avere un valore. Dunque, posta in me questa convinzione, non solo io facilito, per mezzo della società, la costruzione di questa linea, ma quasi, direi, potendolo, non acconsentirei che la costruisse nelle antiche condizioni. Se la società fosse venuta da me a dire: io costruisco la linea di Termoli-Campobasso colle vecchie condizioni, io avrei cercato che non lo facesse.

Lo dico francamente, perchè credo che non ce ne sia un'assoluta necessità. Posta questa convinzione, era andato fino al punto d'interessare la società a fare una convenzione anche per uno scartamento ridotto.

E le trattative fatte riguardano questo caso come il caso d'uno scartamento ordinario.

La società propone di costruire questa linea a scartamento ordinario, e ci sono molti vantaggi a far questo.

Quantunque io non creda che debba mai servire al grande traffico, è d'uopo considerare che, avvenuta la congiunzione colla linea di Napoli, sarà utile sempre che il materiale possa trovare uno sfogo anche per un'altra linea. Dunque la società propone di costruire la linea a scartamento ordinario col tipo di cui tutti hanno cognizione per la pubblicazione fatta del lavoro di quella Commissione che diede un parere al Ministero sulla costruzione delle ferrovie, dividendole in tre tipi. Il tipo secondo comporta una riduzione della linea Termoli da cinque metri a 4 40 in sommità, comporta un armamento di minor peso di ferro, di minore altezza di massicciata, e così di seguito. Ma la società propone di costruire questa ferrovia col tipo secondo, pel solo terrapieno, l'armamento restando eguale a quello delle altre linee. Ora, per istabilire fin dove deve andare la concessione che può fare il Governo a questo riguardo, bisogna partire da questo punto di vista, vale a dire che la sola cosa che si varia è la costruzione del terrapieno e delle opere d'arte, tutto il resto rimane qual era. Ciò stante è inutile che facciamo dei conti particolareggiati, ma quello che ho potuto fissare per la corrispondente riduzione di garanzia che non comparisce nell'articolo, si è la somma di 2000 lire. Però la società non ha voluto consentirvi, essa vorrebbe fermarsi alla riduzione di lire 1500. C'è fra me e la società una differenza di 500 lire al chilometro. La somma di 2000 lire è quella che mi pare conveniente. Può essere che io mi sbagli, ma da tutti i conti che abbiamo fatto al Ministero, abbiamo veduto che con una riduzione di 2000 lire sulla garanzia ci torna sempre conto di lasciarla costruire alla società.

Non ho parlato di questa somma nell'articolo, perchè, come hanno osservato, io domandavo la facoltà di stabilire questa convenzione per la riduzione della garanzia, previo parere del Consiglio di Stato e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. E non avendo ancora concluso definitivamente, perchè vi sono altre questioni da risolvere con la società delle Meridionali, questioni a cui è collegata anche questa, non ho creduto opportuno di proporre fin d'ora tassativamente l'approvazione della convenzione per questa riduzione.

Ma ad ogni modo, o signori, l'osservazione che ha fatto l'onorevole Spaventa in sostanza è questa: perchè volete togliere al Parlamento la facoltà di approvare una convenzione di quest'importanza e caricarvi di una responsabilità più grande di quella che avete, rimettendovi al solo voto dei Consigli per quanto rispettabili e per quanto rispettati da tutti? Io dirò francamente che sono più contento di essere coperto nella mia responsabilità, più che da altro dal voto del Parlamento. Io non sfuggo al voto del Parlamento; lo cerco tutte le volte che posso, ma confesso che mi pareva trattarsi di una facoltà così piccola e così definita nei termini (giacchè le cifre le ho annunziate ora, ma le accennai già alla Commissione) che certamente per questa sola considerazione non l'aveva chiesta. Del resto io non ho nessunissima difficoltà ad accettare che l'esame della convenzione invece che al Consiglio di Stato ed a quello dei lavori pubblici, sia riservato al Parlamento.

Io ho detto più volte che sottoporro a questa Camera una convenzione la quale liquiderà, bene o male sarà da vedersi allora, tutte le questioni pendenti colla società delle Meridionali.

In quella convenzione stessa saranno comprese le proposte relative alla linea Termoli-Campobasso; ed anche quando l'articolo rimanesse come è formulato, come dissi all'onorevole relatore, porterò la cosa innanzi alla Camera.

Il terzo punto in questione è quello relativo alla linea Terni-Rieti. Io, per verità, domandando questa facoltà, credevo di aver fatto un buon affare, ed a questo proposito bisogna che faccia una dichiarazione: la società non ha mai manifestato il desiderio che sia concessa la costruzione di questo tratto di linea ad essa, in aggiunta del suo contratto; sono io che ho ritenuto quasi indispensabile che il tronco Rieti-Terni sia unito alla Aquila-Rieti. Imperocchè io non concepisco la società delle Meridionali che esercita la linea da Pescara a Rieti e poi un'altra società che esercita il tronco (che è di 28 chilometri e non di 36, come disse, forse per equivoco, l'onorevole Spaventa), questo piccolo

tronco. A me pare indispensabile che l'esercizio debba esser dato alla società che esercita tutta la rete meridionale o, almeno, la linea Pescara-Aquila-Rieti. Da questo punto di vista, io sono andato a cercare la società, colla quale non c'è nessuna convenzione speciale a questo riguardo; dirò, anzi, che, finora, non ho trovato che delle ripugnanze ad assumere questa costruzione; ma penso che è utile, nello interesse dello Stato, che la società costruisca. Resta a vedere se, assumendo la società la costruzione di questo tronco, ci sia l'interesse dello Stato. Questo è il vero punto della questione. E anche qui confesso che io, quando chiedeva questa facoltà, la chiedeva per la convinzione che ho, che noi non potremo costruire la linea a miglior mercato.

Per la Terni-Rieti, noi abbiamo un antico progetto fatto da un ingegnere capo, dal Losi, il quale valuta il costo a 14 milioni, vale a dire mezzo milione il chilometro. Ora, posta vera questa cifra, ci sta dentro tutto quello che ha detto l'onorevole Spaventa.

Ma l'onorevole Spaventa ha detto che il generale Cerroti, persona rispettabilissima, lo valuta meno. Io non metto in dubbio quello che dice l'onorevole Spaventa, ma dubito che il costo chilometrico a cui si accenna sia stato sbagliato; ma anche ammesso, la media, tra le due cifre, sarebbe di 400,000 lire.

Io non ho nessun impegno a questo riguardo; ma credo che si debba aggiungere questo tronco, perchè così faremo sempre un buon affare, e quando si presenterà la convenzione, il Parlamento potrà vedere se giudichi bene.

L'onorevole Spaventa ha parlato dei rapporti fra il Governo e la società per ciò che riflette l'adempimento degli obblighi. Io avrei forse qualche cosa da aggiungere a quello che egli ha detto per mettere in vista che gli obblighi non sono stati adempiti.

Per parte sua ha soggiunto che essendo stato ministro tre anni, non aveva certo da imputarsi di negligenza nel richiedere l'adempimento degli obblighi della società. Spero che egli penserà ugualmente per quel poco di tempo che ci sono stato io.

La Camera ha tutto il diritto di dire che ciascuno di noi sarà stato diligente, ma che la società non ha adempiuto mai agli obblighi. Il fatto è questo. Ci sono dei contratti che nessuno ha trovato il modo di fare eseguire, e questo è uno di quelli.

Io ricorderò qui in brevi parole quello che è accaduto a me per la costruzione delle strade in discorso. La legge fa precetto alla società di costruire queste strade, la società non le vuole costruire; questo è lo stato delle cose da molti anni. Ora siccome io debbo farle costruire per conto dello Stato, nel

caso che la società non lo facesse, ho fatto l'intimazione dell'*ex officio* per mezzo dell'avvocatura erariale. Venuti al punto di sostituire la società, mi si è rimandato davanti ai tribunali; vale a dire bisogna andare avanti ai tribunali per far dichiarare decaduta la società dai suoi diritti, dalla sua concessione. Sicchè mentre noi cerchiamo di costruire *ex officio* le strade, bisogna cominciare dal far dichiarare decaduta la società dagli obblighi che essa cerca di non eseguire, vale a dire ottenere il rovescio di quello che si cerca.

Ad ogni modo, qualunque sia la procedura, certo è che fra tre o quattro anni ne discorreremmo ancora prima di avere una sentenza finale.

In questo stato di cose che volete che faccia il ministro? Può scrivere lettere quanto vuole, ma gli accade ciò che accade anche per le multe dei ritardi. L'onorevole Spaventa ne saprà qualche cosa: tutti i giorni facciamo applicare le multe per i ritardi, ma non le paga nessuno, perchè quando il tribunale giudica così, non c'è che da piegare la testa. Chi è che non crede intuitivamente che quando un treno arriva in ritardo, secondo i capitolati, deve pagare 500 lire di multa? Sembra una cosa presto fatta il far pagare alla società questa 500 lire; eppure non è così.

Per far pagare la multa bisogna far condannare il capostazione o il conduttore che è stato causa del ritardo e la società non risponde del fatto dei suoi dipendenti; quindi bisogna fare una lite tutte le volte.

Ora quando ci sono di questi impedimenti come volete che con delle lettere ministeriali si ottenga l'adempimento degli obblighi?

Per uscire da tutte queste difficoltà, io credo di avere fatto tutto quello che mi è stato possibile; e intanto di tutte e tre le strade è cominciata la costruzione, e sono in costruzione, salvo il diritto di tutte due le parti.

Quanto al resto delle questioni, visto che non se ne poteva uscire, io da un anno sono attorno a levarle di mezzo, mediante convenzioni che saranno sottoposte al Parlamento, sperando che si possa trovare che, nell'interesse dello Stato, qualche modificazione possa essere fatta alle vecchie convenzioni per renderle pratiche.

L'osservazione fatta dall'onorevole Bordonaro, bisogna che confessi che forse non l'ho intesa nella sua vera portata. Se io ho ben capito egli crede che lo Stato debba ottenere dalla società delle Meridionali qualche vantaggio in corrispondenza dell'utile che essa risente mantenendo a suo beneficio la franchigia dell'introduzione dall'estero delle macchine e materiali, franchigia che si toglie a quelli che

costruiranno il resto delle linee. Ma è una questione fuori della possibilità dell' applicazione, perchè non si varia nulla nella convenzione delle Meridionali. Questa franchigia sta scritta nella legge che regola la rete della società delle Meridionali, e a meno di modificare quella, non è possibile togliere questo diritto. Tutt'al più può essere il caso di farne soggetto di trattative speciali da includersi nelle modificazioni relative a tutto il resto del contratto.

L'onorevole Enrico Fazio raccomanda che non sia abbandonato il pensiero di costruire una stazione a Guardiagreia, sulla linea Campobasso-Benevento.

A questo riguardo non posso che prender nota della sua raccomandazione per esaminare lo stato delle cose, che ora non mi risulta, e non credo nemmeno che risulti ufficialmente ancora al Ministero.

E qui mi dispenserò di seguire gli oratori che parlarono di altri casi speciali, come l'onorevole Pierantoni, come anche, mi pare, l'onorevole Di Blasio...

DI BLASIO. Ho parlato a favore dell'articolo.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Mi pareva che avesse parlato della stazione di Castellammare.

Ad ogni modo l'onorevole Pierantoni, oltre a non so chi altri parlò della stazione di Pescara.

La stazione di Pescara è veramente una finzione, come disse l'onorevole Pierantoni, perchè non c'è.

Voce al centro destro. Chiedo di parlare.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Ebbene sulla stazione di Pescara in quella già troppo ripetuta convenzione c'è un periodo che la riguarda. Imperocchè a me non pare possibile che in una città come Pescara, indicata specialmente dalla legge, non si debba riuscire nemmeno a smontare come viaggiatore. Se mi chiedessero che, a cose fatte, si andasse a demolire la stazione esistente per portarla davanti alla città affinché abbia quel nome, direi di no. Questo sarebbe un eccesso. La stazione è quella che è, e si può chiamare di Pescara anche essendo lontana un chilometro e mezzo. Io mi preoccupo di un'altra cosa allo stato attuale della questione, mi preoccupo cioè del fatto che i cittadini di Pescara possano essere obbligati a fare tre chilometri per smontare davanti alla loro città quando la stazione potrebbe rasentarne le mura. A questo mi pare possa provvedersi senza andarsi ad occupare della demolizione, o qualche cosa di simile per la stazione esistente; le due cose possono perfettamente coesistere senza che l'una turbi l'interesse dell'altra.

Adunque riassumendomi: per la parte dell'articolo che riguarda le facoltà tecniche che chiede il Governo per la costruzione delle due linee di Campo-

basso-Benevento, e di Aquila-Rieti, se saranno costruita dalla società non parmi che ci sia luogo a variazioni, perchè nemmeno l'onorevole Spaventa ha chiesto nulla, e su questo spero saremo d'accordo.

Quanto alla seconda parte relativa alla facoltà chiesta di stipulare la concessione di costruzione della Termoli-Campobasso mediante la diminuzione della sovvenzione, e quanto alla terza parte relativa alla facoltà di dare la costruzione della Terni-Rieti alla società alle medesime condizioni che hanno regolato, e regolano la costruzione delle altre linee della rete, io non ho nessuna difficoltà di subordinarne l'approvazione al Parlamento; per me il mio scopo è egualmente ottenuto, ed è questo di poter continuare la costruzione delle tre linee contemporaneamente, sia che la facoltà sia riservata a me dopo sentito il Consiglio superiore ed il Consiglio di Stato, sia che si stabilisca la riserva dell'approvazione del Parlamento; io credo di questa facoltà averne a sufficienza per ottenere lo scopo che mi propongo con questo articolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Io debbo dire poche parole in risposta all'onorevole relatore Grimaldi. Mi rincresce di dovergli dire che egli ha frainteso completamente il significato delle mie parole.

Egli rispose a me credendo di rassicurarmi nel senso che la garanzia di cui gode attualmente la società delle Meridionali non sarebbe menomata, e per questo lato non ci sarebbe alcun timore; ma il mio dubbio era tutt'altro; io non mi preoccupavo del dubbio che potesse più o meno avere il ministro di servirsi di quella facoltà pattuita nel contratto che noi non abbiamo potere di rescindere.

Solamente io raccomandava al ministro che, nel fare nuove convenzioni per queste due strade che dovranno essere affidate alla società, valutasse questa facoltà concessa alle Meridionali la quale ha un significato che si traduce in moneta sonante, perchè il diritto di poter ammettere in franchigia tutto il materiale mobile e gran parte del materiale fisso, anche quando di questo diritto si faccia uso onestissimo, ha sempre un grandissimo valore.

Dunque io diceva: nelle contrattazioni nuove a farsi con questa società si tenga conto di questo privilegio che essa ha di fronte a tutte le altre società costruttrici del regno.

Insomma, in altri termini, io non mi preoccupavo di quello che possa perdere la società, temevo che alla società si potesse dare più di quello che noi vogliamo accordarle.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre.

MELCHIORRE. Occupato in altro ufficio a me non è toccato il piacere di udire le parole che l'onorevole Spaventa ha indirizzate all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma questo dispiacere da me provato è stato compensato da una fortuna a cui io non pensavo, ed è che, durante la mia assenza, l'onorevole Pierantoni ha preso la difesa del comune di Pescara per la questione di quella stazione ferroviaria; è una buona occasione che mi ha offerto l'onorevole Pierantoni, e per conseguenza lo ringrazio, e mi permetto di fare alcune osservazioni le quali serviranno a far comprendere alla Camera quanto sia grave l'ingiustizia patita dal comune di Pescara e quanto siano stati indolenti i ministri di Destra a ripararvi. *(Si ride a destra)*

Nella prima legge ferroviaria votata dal Parlamento italiano nel 1862 era detto che una stazione doveva essere costruita nel bel mezzo di Pescara.

La storia degli avvenimenti che hanno impedito questa costruzione è stata felicemente raccontata dall'onorevole Pierantoni. Non bastando la legge dell'agosto 1862, venne quella del 1865 per il riordinamento delle ferrovie, e tornò a determinare il sito della costruzione della stazione ferroviaria della linea Ancona-Pescara, di cui ha parlato l'onorevole Spaventa.

Venne finalmente la terza legge del 1870, che ribadì che la stazione doveva essere costruita nel bel mezzo di Pescara.

L'onorevole Pierantoni ha detto quanto dal comune di Pescara erasi fatto, per ottenere l'esecuzione di questo diritto, che gli era stato accordato dalla legge dello Stato; e l'onorevole Pierantoni fu quello che iniziò il giudizio. Innanzi ai tribunali si elevò il conflitto di attribuzioni. Elevato il conflitto d'attribuzioni, il tribunale dovè cessare. Si venne innanzi al potere esecutivo, ministro l'onorevole De Vincenzi, ed il potere esecutivo ne informò il Consiglio di Stato, il quale opinò che il potere giudiziario non era competente. Il Consiglio di Stato credette di poter dare questo suo giudizio, ed io lo credo anche retto ed ispirato a giustizia; ma la questione se la stazione doveva essere costruita o no, sul territorio del comune di Pescara siccome prescrivevano le tre leggi da me ricordate, non è stata mai risolta. Definita la competenza del potere esecutivo, dopo il conflitto d'attribuzione, rimaneva indubitabilmente la questione di merito, ovvero era necessario, definire il punto dove si dovesse costruire la stazione? Ebbene questa idea così semplice non è stata mai compresa nel Ministero dei lavori pubblici.

E qui comincia l'opera mia. Io, dal 1876 sino ad oggi, avrò indirizzato un centinaio di rimostranze a

tutti i ministri del partito a cui mi onoro di appartenere, ed ho sempre avuto parole, parole, parole. Finalmente anche oggi l'onorevole Baccarini non pronunzia un giudizio definitivo intorno al merito della dibattuta controversia che sembra volere comporre; e non comprendo, perchè non voglia seguire l'onorevole Pierantoni nella storia dei fatti relativi alla questione che egli ha sollevata sul diritto che assiste il comune di Pescara, e del quale egli valorosamente sostenne la validità innanzi al potere giudiziario, sino a quando non fu elevato il conflitto di attribuzione dal prefetto di Chieti. Io non so come l'onorevole Baccarini intenda di definire la controversia; però io ho fiducia nella sua attitudine, e nelle sue cognizioni tecniche; e preme ricordare che l'onorevole Baccarini mi ha più volte detto, che questa era una enorme ingiustizia, e che bisognava ripararla: dunque ripariamola.

E mi sorprende che sino a questo momento non sia stata resa giustizia a Pescara. Or bene, l'onorevole Spaventa anche resse il Ministero dei lavori pubblici con senno, con prudenza e con risolutezza: era quello il tempo opportuno di rendere giustizia a Pescara e ad Ortona, la quale non ha ancora la stazione definitiva.

Eppure è una stazione di prima classe. E avrebbe ancora dovuto pensare, perchè il poteva, alla stazione di Torino Del Sangro che appartiene al collegio ch'egli allora degnamente rappresentava nel Parlamento.

In quella stagione, signori, le merci rimangono nel mezzo della strada, perchè è così angusto il fabbricato della fermata, che non può affatto contenerle, e tutti i negozianti ed industriali non fanno che maledire le ferrovie Meridionali.

Voci. Ai voti!

MELCHIORRE. Volete votare, ma lasciate che io concluda.

PRESIDENTE. Ne ha il diritto, onorevole Melchiorre, prosegua.

MELCHIORRE. Non voglio dispiacere ai miei colleghi; non ho mancato mai di riguardo ai miei avversari e voglio quindi concludere.

Onorevole Baccarini, se vuol comporre, componga presto, e dia una dimostrazione che in Italia la giustizia non è parola vana, e che il diritto dalle leggi garantito, va rispettato.

PRESIDENTE. L'onorevole Spaventa ha mandato i seguenti due emendamenti.

Il primo di essi...

GRIMALDI, relatore. C'è un emendamento della Commissione che modifica l'articolo. Se mi dà facoltà di parlare, lo comunicherò alla Camera.

PRESIDENTE. La Commissione comunicherà in-

sieme i suoi emendamenti, e si vedrà di fare qualche cosa.

Intanto l'onorevole Spaventa propone al primo comma di cancellare le parole: « da approvare per decreto reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. » e di aggiungere il seguente periodo: « la convenzione sarà sottoposta all'approvazione del Parlamento. »

Al secondo comma di cancellare le parole: « alle medesime condizioni delle predette linee » sostituendovi questo periodo: « la convenzione da stipularsi in proposito sarà sottoposta all'approvazione del Parlamento. »

Onorevole relatore, può aspettare? Vi sono altri che hanno chiesto di parlare.

GRIMALDI, relatore. Siccome l'articolo nuovo della Commissione tien conto di tutte queste cose, così mi faceva lecito di pregare lei e la Camera di volerlo sentire.

PRESIDENTE. Va bene; lo legga.

GRIMALDI, relatore. Prima della presentazione di questo emendamento la Commissione, tenendo conto di quanto si è detto, ha proposto una nuova dizione concordata col Governo.

« Per la costruzione delle linee, di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879 potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche, che siano riconosciute opportune ad agevolarne l'esecuzione.

« Per la linea da Termoli a Campobasso potrà essere adottato un tipo economico, sempre però a sezione ordinaria, ed in tal caso il Governo, mediante convenzione da approvare per legge, stabilirà la misura della sovvenzione chilometrica dal corrispondere alla società concessionaria.

« In questa convenzione potrà il Governo comprendere nella rete concessa alla società delle ferrovie meridionali il tronco da Rieti a Terni. »

Mi pare che gli emendamenti dell'onorevole Spaventa sarebbero fusi in questa nuova dizione dell'articolo 10.

PRESIDENTE. È questione di dicitura diversa; il senso è lo stesso.

GRIMALDI, relatore. Per me non è questione di dicitura diversa. Siccome la Commissione aveva formulato un nuovo articolo, ed io mi riservava, quando mi fosse data facoltà di parlare, di svolgere le ragioni delle aggiunte e delle variazioni, così ho voluto far conoscere alla Camera fin da ora la redazione del nuovo articolo.

PRESIDENTE. È questione di priorità.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

SPAVENTA. Veramente io non fo questione di prio-

rità in questa discussione. Posso aver formulato l'articolo dopo, ma forse vi ho pensato prima. Certamente ho parlato prima; ma di tale questione di priorità non mi occupo.

Ringrazio l'onorevole ministro di essere d'accordo con me sulla parte sostanziale delle osservazioni che mi sono permesso di fare alla Camera. La sostanza delle mie osservazioni era questa: tutelare un diritto del Parlamento. L'onorevole ministro si dimostra oggi, come sempre, geloso quanto ciascuno di noi di questo diritto, ed io perciò lo ringrazio di aver consentito alla proposta da me fatta, e dichiarato di lasciare alla Commissione l'onore che le si deve, e ritiro la mia proposta, pregando la Camera di votare quella della Commissione.

Io avrei finito il mio dire, quantunque sentissi il bisogno di tornare sopra parecchi punti toccati dall'onorevole ministro circa le tre questioni, che si sono dibattute oggi intorno a quest'articolo 10; tanto sulla questione degli effetti delle modificazioni tecniche, per le quali si chiede facoltà speciali alla Camera, quanto rispetto alla riduzione della sovvenzione se è adottato un tipo economico nella linea Termoli-Campobasso e quanto infine rispetto alla concessione della linea Terni-Rieti alla società delle Meridionali. Ma non intendo rientrare inutilmente nella questione. Solo non posso a meno di ripetere quello che già ho detto: il generale Cerroti nel suo progetto (che è il solo documento che intorno a questa questione mi sono permesso di consultare di nuovo oggi) il generale Cerroti dà per la lunghezza 36 chilometri, e per la spesa chilometrica di costruzione 293 mila lire. Io non so quale dei due progetti sia più attendibile: credo lo sia di più quello dell'ingegnere Losi, perchè in Italia le strade costano sempre di più di quello che si prevede: ma, per me, la questione non era e non è di chi avesse ragione di questi due ingegneri, la questione è di sapere, prima di fare la convenzione, prima di determinare la sovvenzione, quanto costi la strada; perchè se non lo sappiamo, andiamo alla cieca; possiamo dare di più, possiamo dare giusto, ma di meno no certo, perchè la società non accetterebbe di certo. Dunque possiamo dare giusto, ma possiamo dare anche di più. Ed io desidero di preservare il Parlamento dal pericolo di sciupare il danaro della nazione.

Io quindi ringrazio l'onorevole ministro d'essersi stato con me d'accordo nel cercare d'evitare tale pericolo.

Detto ciò intorno all'articolo, mi permetta l'onorevole ministro, riguardo alla questione dei rapporti del Governo colla società, di non essere della sua opinione, e neppure dell'opinione dell'avvocatura era-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

riale, se l'avvocatura erariale avesse detto che il Governo, per dichiarare la decadenza d'una società che manca agli obblighi suoi, ha necessità di domandare tale decadenza ai tribunali. Non credo che l'avvocatura erariale abbia potuto emettere quest'opinione. Essa, io credo, deve aver detto che il decreto di decadenza, che dal Governo si emani, può, secondo la nostra giurisprudenza, andar soggetto al sindacato del magistrato ordinario, ossia può formare, da parte del concessionario, oggetto di controversia innanzi all'autorità giudiziaria, la quale dovrà riconoscere se la decadenza sia stata legittimamente dichiarata. Non credo che il Governo, per dichiarare la decadenza, abbia bisogno d'una sentenza dei magistrati. Se mai ciò fosse, sarebbero capovolti tutti gli ordini dello Stato. Se il Governo ha una qualità che lo distingue dai privati, questa si è che esso usa dei poteri che ha, rispondendone, se non ne usa bene, innanzi ai magistrati, ma senza attendere dai magistrati l'autorizzazione d'usarne.

Così ancora non posso acquetarmi riguardo alla questione delle multe, le quali s'infliggono ai conduttori. Per quanto io so in ordine alle condanne, che furono pronunciate mentre io reggeva il Ministero dei lavori pubblici, queste colpirono le persone dei direttori della società. V'è il caso del direttore De Martino, nostro collega, il quale si doleva enormemente di queste multe che spesso gli erano inflitte...

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. E che non pagava.

SPAVENTA... quasi personalmente da sentenza di magistrati. Io non credo che quelle sentenze avessero questo carattere: era un'esagerazione di quel direttore nel ritenere che le sentenze lo colpissero personalmente.

Le sentenze di multe inflitte ad una società, che contravviene ai regolamenti di polizia delle strade ferrate, colpiscono la società e non i suoi amministratori personalmente.

Detto ciò, io non ho altro da dire.

PRESIDENTE. L'onorevole De Riseis ha facoltà di parlare.

DE RISEIS. All'onorevole Pierantoni è piaciuto ritornare su di un argomento svolto ampiamente nella Camera in altra occasione.

Io però non intendo di seguirlo nel suo lungo ragionamento, dappoichè ciò che a lui è piaciuto chiamare una questione, non è più tale, come altra volta ho avuto occasione di esporre alla Camera, essendo stata risolta dal regio decreto 18 novembre 1871, confermato dal parere del Consiglio di Stato, 14 dicembre 1872.

Aggiungerò soltanto che le molte e gravi ragioni che motivarono quel decreto, non solo non hanno

perduto niente della loro importanza, ma ne hanno acquistata una più grande. Ed infatti, a quella baracca, alla quale hanno fatto allusione gli onorevoli Spaventa e Pierantoni, si sono aggiunte opere importantissime, come, ad esempio, notevole accrescimento nei binari di servizio, un nuovo scalo merci, opere pel deposito dei carboni, officine di riparazione, rimesse per vagoni e macchine ed altre svariate costruzioni di carattere permanente e proporzionate alla importanza di una stazione definitiva.

Io dunque stimo superfluo entrare nel merito di una questione risolta da disposizioni legislative e che deve perciò ritenersi passata nel dominio dei fatti compiuti.

Le parole pronunziate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi dispensano di entrare in ulteriori considerazioni; mi limito quindi a prenderne atto, aggiungendo i miei voti perchè qualche cosa si faccia per i cittadini di Pescara, purchè non vengano menomamente lesi i diritti acquisiti dalle popolazioni del comune di Castellammare Adriatico.

Dopo di ciò io non rifarò la storia retrospettiva evocata dall'onorevole Pierantoni, per non abusare del prezioso tempo della Camera.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Non ho che due parole da rispondere per dire all'onorevole Spaventa che con quanto dissi rapporto all'avviso dell'avvocatura erariale ed all'affare delle multe non ho creduto d'essere esattissimo nell'esporre lo stato delle cose; io l'ho raccontato soltanto per mostrare quante e quali siano le difficoltà che s'incontrano.

Del resto non ho eccepito all'avviso dell'avvocatura erariale che io seguo sempre molto fedelmente in tutte le cause.

Io ho voluto dire soltanto che procedendo nel sistema di andare avanti ai tribunali nelle questioni con la società delle Meridionali, impiegheremmo, forse, chi sa, 3, 4, 5 anni, prima di giungere ad ottenere delle sentenze definitive. Poichè siamo d'accordo sulla dizione dell'articolo, ormai è inutile rientrare nella questione; ma anche io non posso non aggiungere una spiegazione, ed è questa: che, se il Parlamento avesse consentito a dare la facoltà che io chiedevo di ridurre la garanzia e anche di dare la concessione della Terni-Rieti, per mezzo del contratto della società, nella sostanza avrebbe dato, rispetto alle Meridionali, quella facoltà che ha dato per tutte le altre linee.

Il Parlamento non si è riservato di sapere che cosa costi una strada; tutte le strade che si costruiscono furono approvate dal Parlamento senza sapere quel che costino con cifre, con numeri dati da progetti che hanno e non hanno un valore reale e

sono approvate definitivamente dal Governo, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Ad ogni modo, trattandosi di una forma che si collega a vecchie forme di concessioni, e avendo sempre io professato questo principio: di essere sempre più contento di essere coperto dal voto del Parlamento di quello che tenermi una facoltà illimitata, io non faccio perdere ulteriore tempo alla Camera, e la prego di associarsi a me e all'onorevole Spaventa nel votare l'articolo proposto dalla Commissione.

MANTELLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Mantellini ha facoltà di parlare.

MANTELLINI. L'onorevole Pierantoni ha accennato ad una lite promossa dal comune di Pescara, perchè la stazione si costruisse nel suo territorio, piuttosto che là dove la si è fatta, e perchè la si facesse in un modo o in un posto, piuttosto che in un altro. E non vi ha dubbio che tutte le volte che si è introdotto un giudizio per costringere la pubblica amministrazione a fare qualche lavoro, qualche opera, ed a farla in un modo piuttosto che in un altro, i tribunali si sono dichiarati e si dichiarano costantemente incompetenti. Infatti qui veramente è attribuzione di agire, di provvedere, di fare la strada e la stazione; di farla in un luogo, in un modo, in una forma o in un'altra.

Ed è anche vero (e questo è un vero molto più doloroso) che quando l'amministrazione si trova davanti a concessionari neglienti, o con appaltatori neglienti, non ha che un modo per procedere, cioè, quanto ai concessionari, secondo l'articolo 251, e quanto agli appaltatori, secondo l'articolo 341 della legge sui lavori pubblici. In forza dei quali articoli l'amministrazione intima ai neglienti di farsi diligenti, ed assegna dei termini, passati i quali dichiara la decadenza e procede ad eseguire i lavori d'ufficio. Ma vi è un *ma*, ed un grave *ma*; che questi articoli sono interpretati: *salvo i diritti*. Ora sapete, o signori, che cosa vuol dire, salvo i loro diritti? Vuol dire che il concessionario, dichiarato negliente dall'amministrazione, che l'appaltatore, dichiarato negliente dall'amministrazione, diventano diligentissimi davanti al tribunale, dacchè per essi sarà provato davanti al tribunale che non è vero niente affatto che ci fosse in loro negligenza, e l'amministrazione addivenuta a quegli atti di rigore finisce con esser condannata nei danni, sulla testimonianza dei periti giudiziari.

In presenza di questo stato di cose, credo, signori, che voi compatirete l'avvocatura erariale, quando consultata sul da fare, suggerisce di agire con prudenza; perchè in queste liti bisogna dirlo do-

lorosamente, è una verità vera, l'amministrazione rimane quasi sempre soccombente.

Ne conseguirà che i tecnici dell'amministrazione la servono male? No, vuol dire che i tecnici dell'amministrazione veggono che non si lavora, o che si lavora tardi e male; è che i periti nominati dai giudici attestano invece che non c'è stata colpa da parte dei concessionari e degli appaltatori. Ecco perchè l'amministrazione patisce la condanna per danni.

Tutto il male nasce da che le nostre leggi non sono coordinate, come dovrebbero essere. La legge dei lavori pubblici non è coordinata con la legge così detta sul contenzioso amministrativo: nel 1865 fummo troppo lesti ad abolire quello che si chiamava il foro amministrativo, e ne rimase per aria tutta la legge dei lavori pubblici del 1865, la quale non è che una copia della legge del 1859. E che cosa accadde? La legge del 1859 sui lavori pubblici aveva il correttivo nella legge sul contenzioso amministrativo; mentre la legge del 1865 sui lavori pubblici, copia della legge del 1859, rimase senza quel correttivo, dopochè il contenzioso amministrativo dalla legge del 1865, allegato *E*, ebbe un taglio troppo radicale. La legge del 31 marzo 1877, tolse uno dei grandi sconcerti lasciati da quella riforma un poco abborracciata del 1865, ma il difetto di coordinamento con le altre leggi amministrative si fa sempre sentire.

Quindi aiutiamoci (dirò col ministro dei lavori pubblici), e speriamo con l'aiuto del Parlamento di riuscire a mettere l'amministrazione in grado di ottenere coi milioni dei contribuenti le strade ferrate senza patire condanne per danni che non si sono inferiti dall'amministrazione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura...

DI BLASIO. Chiedo di parlare contro la chiusura.

GRIMALDI, relatore. Prego la Camera che, pure votando la chiusura, riservi facoltà di parlare al relatore, dopo la chiusura.

DI BLASIO. Ho domandato di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Vi sono 4 iscritti. Domando se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Di Blasio ha facoltà di parlare contro la chiusura.

DI BLASIO. Io ho chiesto di parlare contro la chiusura, perchè vorrei fare una dichiarazione, cioè vorrei dire alla Camera che faccio tutte le mie riserve (non essendo ora il tempo di trattare la questione) su quello che l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici ha detto circa la maggiore o minore

importanza della linea Termoli-Campobasso. Vorrei dire, come dico, che prendo atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, cioè che, accettandosi dalla Camera l'articolo 9 così come è stato novellamente redatto dal ministro e dalla Commissione, i lavori già cominciati sulle dette tre linee saranno in ogni modo continuati alacramente, e voleva invitare, come invito, il signor ministro dei lavori pubblici a presentare subito il disegno di legge o la nuova convenzione colle Meridionali. Ho detto.

PRESIDENTE. Riserveremo questi fatti personali, poichè c'è già l'onorevole Pierantoni e l'onorevole Colaianni che domandarono di parlare per fatto personale.

Pongo ai voti la chiusura, riservando la facoltà di parlare all'onorevole relatore.

(La chiusura è approvata.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Melchiorre per fatto personale.

MELCHIORRE. L'onorevole De Riseis, mio amico carissimo, ha detto che la questione era risolta; io ritengo che la questione non sia stata decisa, perchè il decreto reale cui ho accennato, non può distruggere la legge ed i diritti dalla stessa garantiti alla città di Pescara. Ad ogni modo io prendo atto delle parole dell'onorevole Baccarini, ed avendo piena fede nella sua probità, desidero e confido che sarà finalmente decisa col pieno consentimento ed approvazione dell'un e dell'altro comune, senza che sieno pregiudicati i rispettivi diritti ed interessi; e che ritornerà la pace in quelle località.

PRESIDENTE. Questo non è un fatto personale dell'onorevole Baccarini; tutt'al più è un fatto comunale. (*ilarità*)

Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Pierantoni.

PIERANTONI. Il discorso pronunziato dal mio amico De Riseis parte dalla premessa che io abbia quasi voluto accennare ad una lotta tra Pescara e Castellammare Adriatico. Io ho ricordato alla Camera che, quale abruzzese che manca dalle regioni natali da 27 anni, amo e desidero che le due località siano contentate, nel senso che Castellammare Adriatico resti con una stazione e Pescara abbia la stazione avuta dalla legge. Questo è il solo desiderio mio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colaianni per fatto personale.

Onorevole Colaianni, la prego, non facciamo dei fatti locali. (*Si ride*)

DE RISEIS. Domando di parlare per fatto personale.

COLAIANNI. L'onorevole ministro ha creduto che le mie parole rivolte all'indirizzo della Commissione

tecnica, che è venuta ultimamente in Abruzzo, siano state un po' troppo severe. Io debbo dichiarargli che non ho inteso in nessun modo ledere la delicatezza dei componenti la Commissione suddetta. Certamente essa è incapace di commettere deferenze per chicchessia; solo però ho mosso contro di lei qualche lagnanza, perchè ha lasciato fare un poco troppo alla società delle Meridionali. Per esempio, il progetto che la società ha presentato per la valle del Sigillo al 28 per mille, non era quello sul quale la Commissione doveva dare il suo giudizio; ma bensì sull'altra preesistente, al 25 per mille; ed allora sulla linea da me sostenuta...

PRESIDENTE. Onorevole Colaianni venga al fatto personale. Questo entra nel merito.

COLAIANNI... avremmo avuto una produttività molto maggiore, cioè, con attacco semplice, 240 carri per giorno, e con doppio attacco, 360 carri; avremmo avuto cioè 40 carri di differenza al giorno.

Questo era mio intendimento di far rilevare all'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Riseis per un fatto personale.

DE RISEIS. Prendo atto delle disposizioni manifestate dai miei carissimi amici Pierantoni e Melchiorre, alle quali mi associo, per la concordia delle popolazioni delle due rive del Pescara.

Tralascio di ritornare sugli apprezzamenti fatti, credendolo superfluo.

Insisto però perchè quelle opere vengano sollecitamente compiute per soddisfare gli interessi di tutte quelle popolazioni e specialmente di quelle di Castellammare Adriatico, dove in prossimità della stazione sono sorti numerosi ed importanti fabbricati ed altri moltissimi ne stanno in progetto, in guisa da formare un importante centro commerciale per le provincie abruzzesi.

GRIMALDI, relatore. Dice il proverbio che si è sempre giacobini per qualcheduno; e pare che io sia stato giacobino per due, cioè per gli onorevoli Spaventa e Finzi, i quali, non contenti delle mie dichiarazioni, non contenti di ciò che ho detto anche nelle tornate passate; che io tendo, per l'indole mia, e come rappresentante della Commissione, a diminuire le facoltà del potere esecutivo, ed a far approvare tutto quello che si può dalla Camera; non contenti, dico, di tutto ciò, hanno insistito perchè nella legge sia espressamente ciò detto.

A me pareva che fossero sufficienti le dichiarazioni che il ministro aveva fatte in seno alla Commissione, dietro le quali dichiarazioni soltanto la Commissione propose l'approvazione dell'articolo. Ma ho fatto di più, perchè, prendendo la parola, l'ho confermato anche prima che lo confermasse il

ministro, ed ho detto: la convenzione deve essere approvata per legge, e deve riguardare tutti i punti siano quelli compresi da questo benedetto articolo 10 siano gli altri contemplati nelle precedenti concessioni. La questione si è per via allargata, e l'onorevole Spaventa disotterrando dalla polvere le convenzioni ed i fatti precedenti colle Meridionali ha trovato materia di censurare tutte le amministrazioni, escludendo la sua, perchè queste strade non sieno mai state costrutte, e perchè gli obblighi delle Meridionali non sieno stati adempiuti.

Io non intendo entrare in questo esame; l'onorevole Spaventa, ministro cessato, ha declinato la responsabilità; la declinano gli antecessori, la declina il ministro presente, e la declinerebbero, se fossero presenti, tutti i ministri intermedi; il fatto però è che una legge del 1862 fino ad oggi 12 dicembre 1880 non è stata eseguita.

È inutile dunque vedere di chi è la colpa, certo è che le linee non sono state costruite, e per la più sollecita costruzione oggi il ministro proponeva la facoltà di modificare le modalità tecniche. Intorno a questa parte l'onorevole Spaventa non trovava difficoltà, soggiungeva solamente che poteva derivarne danno allo Stato, inquantochè la misura della sovvenzione restava la stessa. Egli medesimo però faceva l'obiezione alla sua proposta, inquantochè diceva che queste modalità tecniche tendono a diminuire il percorso chilometrico, e quindi a diminuire anche la sovvenzione che deve contribuire lo Stato alla società concessionaria. Ma da questo nasce altro duplice vantaggio, il primo è quello che è assicurata definitivamente la costruzione di queste strade tanto attese, tanto invocate, tanto votate e mai eseguite; il secondo è che lo Stato colla costruzione delle Meridionali risparmia tutto ciò che è stato votato colla legge per costo di costruzione di queste linee a suo carico.

Dunque queste modalità tecniche possono essere benissimo consentite al ministro, e ciò forma oggetto della prima parte dell'articolo.

La seconda e la terza parte ho già dichiarato che debbono formar oggetto della convenzione, la quale deve essere per la dichiarazione del ministro approvata per legge; oggi dopo le altre spiegazioni la Commissione non trova dubbio ad introdurre questo concetto, e perciò ha presentato alla Presidenza il nuovo articolo. Se io insisteva pella priorità della presentazione non è per me, che io facilmente rinunzierei a questa ambizione, massime di fronte all'onorevole Spaventa, a cui concederei tutti i gradi di priorità di questo mondo; ma come rappresentante della Commissione non poteva permettere che fosse letto da altri un emendamento

quando la Commissione stessa aveva già preparata la nuova dizione dell'articolo, la quale altro non faceva che tradurre in legge quello che ministro e Commissione avevano dichiarato e nella relazione, e nelle dichiarazioni orali fatte alla Camera.

Dopo di questo non mi resta che finire di tediare i colleghi e pregarli di approvare l'articolo 10.

PRESIDENTE. Verremo ai voti.

Mi pare che la Commissione intenda ritirare il suo articolo e presentarne un altro.

GRIMALDI, relatore. Prego; la Commissione non ritira il suo articolo, lo emenda.

PRESIDENTE. Per metterlo ai voti mi sembrerebbe più facile considerarlo come articolo nuovo. Del resto do lettura di quest'articolo 10 emendato dalla Commissione:

« Per la costruzione delle linee di cui all'articolo 19 della legge 29 luglio 1879, potranno essere adottate, previo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quelle modalità tecniche, che siano riconosciute opportune ad agevolarne l'esecuzione. Per la linea da Termoli a Campobasso potrà essere adottato un tipo economico, sempre però a sezione ordinaria; ed in tal caso il Governo, mediante convenzione da approvarsi per legge, stabilirà la misura della sovvenzione chilometrica da corrispondere alla società concessionaria. In questa convenzione potrà il Governo comprendere nella rete concessa alla società delle ferrovie Meridionali il tronco da Rieti a Terni. »

Chi approva quest'articolo 10 è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Articolo 11...

GRIMALDI, relatore. Permetta onorevole presidente, qui viene un nuovo articolo 11 che ha presentato il ministro e che la Commissione accetta; l'attuale articolo 11 diventa il 12.

PRESIDENTE. La Commissione propone che dopo l'articolo 10 testè votato si aggiunga il seguente nuovo articolo:

« I contratti e i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge del 29 luglio 1879, n° 5002, saranno fatti dal ministro dei lavori pubblici colle norme di cui nell'articolo 10 della legge dell'8 luglio 1878, n° 4438. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Le ragioni di quest'articolo le dirò in pochissime parole.

Per l'aumento del materiale mobile corrispondente all'aumento del traffico nella rete dell'Alta Italia noi seguiamo la procedura stabilita dalla legge, che regola l'esercizio provvisorio dell'Alta Italia a termini dell'articolo 8 citato in quell'articolo.

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

Invece la legge delle nuove costruzioni del 29 luglio 1879 considera una spesa per dotazione delle nuove linee (spesa che in media è di 2 milioni all'anno) eguale quasi a quella che si sostiene per l'aumento del materiale, ed in corrispondenza all'aumento di traffico.

Ora per questa somma di 2 milioni, che fanno parte delle somme approvate colla legge delle nuove costruzioni, si segue la procedura di tutti i lavori ordinari dello Stato. La differenza è questa. Il Parlamento ha raccomandato più volte, con ordini del giorno, di avere il maggior possibile riguardo all'industria privata. Quando si lavora con la facoltà della legge dell'esercizio provvisorio, si ammettono le case private, che costruiscono materiale mobile, a concorrenza fra di loro, senza cauzione di sorta. Così si è sempre fatto per tutte le case estere ogniqualvolta, non per i lavori pubblici, ma per la marina, si è dovuto dare delle anticipazioni alle fabbriche, invece di richiederle.

Dovendo fare degli acquisti di materiale mobile, di locomotive, sulla somma di 2 milioni che è dotazione delle nuove linee, bisogna seguire la procedura ordinaria per gli appalti, richiedendo la cauzione, escludendo la limitazione della concorrenza, ed ammettendo le case estere.

In conseguenza, per non avere lo sconcio che 2 milioni si spendano con una procedura, e 2 milioni con un'altra; io sono venuto nella determinazione di proporre alla Commissione, e la Commissione ha trovato giusta la proposta, di proporre questo articolo che è concertato insieme; e si propone all'approvazione della Camera, con la speranza che non possa dar luogo nemmeno a discussione. (*Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti questo articolo 11. Lo rileggo:

« I contratti e i pagamenti per le forniture del materiale mobile contemplato dalla legge del 29 luglio 1879, n° 5002, saranno fatti dal Ministero dei lavori pubblici colle norme di cui nell'articolo 10 della legge dell'8 luglio 1858, n° 4438. »

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Articolo 12, che era il 10. « L'articolo 23 della legge 29 luglio 1879, n° 5002, è abrogato e sostituito dal seguente:

« Art. 23. Alle ferrovie che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e disposizioni degli articoli 5 e 6 della legge sopra citata 29 giugno 1873. »

L'onorevole Chinaglia è iscritto nell'articolo che segue?

CHINAGLIA. All'articolo 11.

PRESIDENTE. Della Commissione?

CHINAGLIA. Della Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 12 di cui ho dato lettura.

(È approvato.)

« Art. 13. Il Governo del Re è autorizzato ad iscrivere nel Gran Libro del debito pubblico e ad alienare, invece dei titoli ferroviari contemplati dall'articolo 28 della legge 29 luglio 1879, tanta rendita consolidata 5 per cento quanta basti a ricavare la somma di lire 62 milioni necessaria per far fronte nel 1881 alla spesa da iscriversi nel bilancio dei lavori pubblici a termini dell'articolo 24 della legge suddetta.

« La Cassa dei depositi e prestiti farà coi propri fondi anzichè colla negoziazione dei titoli ferroviari avanti detti, i prestiti necessari alle provincie, ai comuni ed ai loro consorzi per procurarsi nell'anno 1881 le somme occorrenti per il pagamento dei concorsi e delle anticipazioni, di cui agli articoli 4, 5, 11, 15 e 31 della legge sopraddetta.

« Tali prestiti saranno fatti colle norme stabilite dalle leggi del 17 maggio 1863, n° 1270, e 27 maggio 1875, n° 2179. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

MAGLIANI, ministro delle finanze. L'articolo ch'è stato testè letto dall'onorevole presidente, è identico all'articolo proposto da me colla legge di approvazione del bilancio per l'entrata del 1881. Quindi, io rivolgerei preghiera alla Commissione di consentirne la soppressione in questa legge, sia perchè è superfluo, sia anche perchè non mi pare necessario per un'altra considerazione.

È evidente che sarà votato dalla Camera, approvato dal Senato, sanzionato dal Re prima il bilancio dell'entrata che questa legge, e se non fosse approvata prima questa legge e sanzionata dal Re, come probabilmente avverrà, non si potrebbe nel bilancio dell'entrata iscrivere la somma di 62 milioni che fa riscontro alle partite poste nel bilancio dei lavori pubblici per costruzioni ferroviarie.

Per evitare quindi tale inconveniente e a mantenere intatta la regola che i bilanci debbono fondarsi non sui progetti, ma sulle leggi esistenti (e io credo che debba essere superfluo ed anche nocivo il mantenere quest'articolo di legge), io prego la Commissione di consentire che quest'articolo sia soppresso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

GRIMALDI, relatore. La Commissione consente perfettamente nelle idee del ministro: essa inserì que-

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

st'articolo nel dubbio che i bilanci potessero essere approvati prima della fine di dicembre. Poichè per gli sforzi riuniti del Governo, della Camera, del nostro egregio presidente, e della solerte Giunta del bilancio, pare certo che i bilanci saranno tutti votati entro dicembre; la Commissione è ben lieta di sopprimere questo articolo e di rimandarlo alla legge generale del bilancio.

PRESIDENTE. Onorevole Chinaglia, visto che è ritirato l'articolo, non ha più ragione di parlare.

Dunque passeremo all'articolo successivo.

« Art. 13. Restano ferme ed in pieno vigore tutte le disposizioni della legge 29 luglio 1879 suddetta in quanto non siano modificate espressamente colla presente legge. »

BORDONARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bordonaro.

BORDONARO. Ho domandato di parlare non per intrattenermi sull'articolo, poco essendovi da dire, ma perchè completando esso la legge, e la legge presentando una lacuna, come risulta dalla relazione della Commissione, io desidero fare una raccomandazione al Governo. Si concorderà ulteriormente, come è promesso nella relazione, un disegno di legge per il quale sarà assicurato il modo di provvedere ai fondi necessari per la costruzione delle ferrovie sia con emissione di rendita, sia colla creazione di una Cassa speciale. Ivi si penserà a provvedere comuni e provincie dei fondi di cui avessero bisogno per attuare le disposizioni di questa legge. Ora a me pare che in materia così grave, in cui è interessata l'amministrazione dei comuni e delle provincie, l'intervento del ministro dell'interno non dovrebbe mancare. Io quindi fo formale proposta (e spero che la Commissione e i ministri dei lavori pubblici e delle finanze vorranno accettarla) che per le modificazioni ulteriori da apportare a questa legge, soprattutto per quella parte che ha tratto al servizio delle delegazioni, intervenga l'onorevole ministro dell'interno, avvegnachè quella è una questione di grandissima importanza per i comuni e per le provincie. Infatti trattasi di immobilizzare per 75 anni il principale cespite sul quale essi fanno assegnamento per provvedere ai servizi pubblici.

Spero che la mia proposta possa essere accolta dal Governo e dalla Commissione.

PRESIDENTE. Onorevole Bordonaro, ella fa proposta?

BORDONARO. Sì, ne faccio proposta formale.

PRESIDENTE. Ma io non l'ho. Badi che le proposte non esistono se non le ho sul tavolino.

BORDONARO. Se il Ministero l'accetta...

MINISTRO DELLE FINANZE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINISTRO DELLE FINANZE. Chiesi di parlare per una semplice dichiarazione; per dire cioè che il disegno di legge, a cui ha alluso l'onorevole preopinante, sarà preparato dal ministro delle finanze d'accordo con quello dei lavori pubblici, e certamente d'accordo anche col ministro dell'interno, poichè gli studi e l'assentimento del ministro delle finanze sono non meno necessari di quelli degli altri ministri proponenti. Ond'è che il desiderio dell'onorevole preopinante sarà intieramente soddisfatto.

BORDONARO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORDONARO. Ringrazio l'onorevole ministro delle finanze, e prendo atto delle sue dichiarazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Favale ha facoltà di parlare.

FAVALE. Io pure vorrei fare una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici; vorrei domandargli se, allo stato attuale della legislazione ferroviaria, il Ministero abbia modo di ovviare ad un inconveniente, che mi pare abbastanza considerevole. Ecco il quesito: quando sul tracciato di una ferrovia di terza e quarta categoria si è costruito, o si è assicurata la costruzione di un *tramway* a vapore, prima d'intraprendere la costruzione di questa ferrovia, che farebbe duplicazione col *tramway*, il Ministero interpellerebbe di nuovo il Consiglio provinciale per domandargli se persiste nella sua deliberazione ovvero crede esso di essere in obbligo, a seconda della deliberazione della Camera, a seconda dei bilanci, di incominciare senz'altro la costruzione di questa ferrovia? Ciò vorrei domandare, perchè il caso si può presentare, anzi esiste.

Ora, come si vuole mai obbligare una provincia a concorrere per esempio, per un milione in una ferrovia, la quale abbia già il suo movimento assorbito da un *tramway*? Questo mi pare che non sia conveniente. Noi non possiamo disperdere questo capitale e nell'interesse del Governo e delle provincie. Se è succeduto questo fatto nuovo della costruzione di un *tramway*, il Governo interroghi nuovamente il Consiglio provinciale; e se il Consiglio provinciale persistesse, esso stesso esamini se conviene, allo stato attuale delle cose, di intraprendere la costruzione di una ferrovia che forse non darebbe alcun prodotto.

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

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Bisogna ch'io distingua in due parti la domanda dell'onorevole Favale.

Egli ha detto: data l'esistenza d'un *tramway* a

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

vapore che assicuri il servizio del movimento commerciale locale, lascerete voi costruire una linea di terza o di quarta categoria?

Rispetto alle linee di terza categoria, il Ministero non ha da fare altro che eseguire la legge. Le linee di terza categoria non solo sono determinate per legge nominativamente come egli sa, ma ogni anno, finchè non è provveduto con una legge diversa, il Parlamento deve stabilire una somma a quest'uopo. Per conseguenza il Governo non ha altro da fare che di mettere in ogni caso il Parlamento in avvertenza riguardo al fatto d'una strada esercitata per mezzo d'un soddisfacente *tramway* a vapore.

Quanto alle linee di quarta categoria il caso riguarda più direttamente la responsabilità del Governo, perchè rispetto a queste linee non sono notati nella legge che 1530 chilometri, pei quali il Governo ha facoltà di far concessioni sotto date condizioni, e specialmente sotto quella della dichiarazione di pubblica utilità.

Ora, quando vi sia un *tramway* a vapore, una ferrovia economica qualunque, la quale, come dice l'onorevole Favale, provveda ai bisogni locali, l'invito che dobbiamo fare alle provincie, non è quello di fare la strada, ma quello d'osservare se non sia inutile di pensarvi. Inoltre l'esame che si fa in questo caso, non tende ad altro che a stabilire l'utilità pubblica.

Or bene l'utilità pubblica viene decretata sul parere di diversi corpi, cioè sul parere delle provincie che debbono pagare, ed io non credo che si troveranno provincie, le quali, avendo una ferrovia economica, ne vogliano costruire un'altra per darsi il lusso d'averne due; viene decretato sul parere dei comuni che sono cointeressati, sul parere del Consiglio delle strade ferrate, sul parere del Consiglio dei lavori pubblici e sul parere del Consiglio di Stato.

Come vede la Camera, la trafilà è così lunga che non è guari possibile che nessuno raccolga un argomento di così grande valore per infirmare l'emanazione d'un decreto di pubblica utilità. Credo che prima di eseguire una nuova ferrovia nelle condizioni cui accenna l'onorevole Favale, ci si penserà due volte anche per parte del Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

FAVALE. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni date. Ma potrebbe darsi il caso che un *tramway* occupasse il sito destinato ad una ferrovia deliberata; e vi sono già delle ferrovie deliberate, per le quali sono già votati i sussidi, per i sussidi sono obbligatorii.

Ora io non vorrei che queste provincie, che hanno

già deliberato sui *tramways*, si vedessero poi obbligate a concorrere in una ferrovia inutile.

Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, io sono perfettamente tranquillo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 13 di cui ho dato lettura.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato.)

Dichiaro chiusa la votazione. Si procede all'enumerazione dei voti.

PRESENTAZIONE DI DUE DISEGNI DI LEGGE.

MICELI, ministro d'agricoltura e commercio. Domando di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO D'AGRICOLTURA E COMMERCIO. Mi onoro di presentare alla Camera due disegni di legge: uno d'accordo col mio collega l'onorevole ministro dei lavori pubblici per autorizzare la società della ferrovia Mantova-Modena a stabilire la sua residenza a Torino (V. *Stampato*, n° 147); l'altro d'accordo con l'onorevole ministro delle finanze, per la proroga del corso legale dei biglietti degli istituti d'emissione. (V. *Stampato*, n° 82-B).

Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza questo secondo disegno di legge.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio della presentazione di questi disegni di legge che saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro chiede che quello relativo alla proroga, sia dichiarato d'urgenza.

Se non vi sono obiezioni, l'urgenza è accordata. (È accordata.)

BRANCA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

BRANCA. Su questa presentazione del disegno di legge relativo alla proroga del corso legale, poichè esiste già una Commissione nominata per riferire su un disegno simile, fin dalla passata Sessione.

PRESIDENTE. Dalla passata Sessione?

BRANCA. Ossia dalla Sessione prima della proroga estiva.

Voci. Di giugno.

PRESIDENTE. Ora mi ricordo: la Commissione, se non erro, riferì su una parte del disegno di legge ministeriale e si riservò per l'altra.

Mi pareva che fosse una di quelle riserve che sono un modo qualunque per rimandare ad epoca indefinita una questione.

BRANCA. No; il presidente e relatore di quella Commissione era l'onorevole Grimaldi, che è qui

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

presente, e quel disegno di legge aveva uno scopo identico a quello testè presentato. Ora mi sembra che si potrebbe invitare la Commissione a presentare immediatamente questa seconda parte. E in questa seconda parte non potrebbe essere riserva, dal momento che è presentato il disegno di legge del corso forzoso.

È una questione di metodo e niente più. Quando v'è una relazione sulla quale è già nominata una Commissione parlamentare, la quale ha già riferito in parte sopra un certo provvedimento, parmi che nominando un'altra Commissione, si nocchia allo scopo; tanto più che, ripeto, quando è presentato il progetto del corso forzoso, la Commissione deve essere d'accordo col Governo.

MINISTRO DI AGRICOLTURA E COMMERCIO. Se vi è già una Commissione che ha preso cognizione del disegno di legge che presentai nel mese di giugno scorso, allora domanderò alla Camera di rimandare il progetto presentato adesso alla stessa Commissione.

PRESIDENTE. La Commissione, a cui ha fatto allusione l'onorevole Branca, era composta degli onorevoli Grimaldi, Simonelli, Piccardi, Sandonnini, Messedaglia, Mantellini, Branca, Cancellieri e Castellano. È questa qui, è vero?

GRIMALDI. Sì.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Branca domanda che questo progetto sia rimandato alla stessa Commissione.

BRANCA. Domando che sia deferito alla stessa Commissione per non fare complicazioni.

PRESIDENTE. Dunque, se non vi sono opposizioni, questo disegno di legge, presentato dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio, sarà rimandato alla Commissione nominata nel 17 giugno per l'esame di un disegno di legge analogo.

(Questa proposta è accolta.)

PROCLAMAZIONE DEL RISULTATO DELLA VOTAZIONE.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione sul bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero delle finanze:

Presenti e votanti	219
Maggioranza	110
Voti favorevoli	201
Voti contrari	18

(La Camera approva.)

Sul bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero della guerra:

Presenti e votanti	218
Maggioranza	110
Voti favorevoli	195
Voti contrari	23

(La Camera approva.)

Sul bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero degli affari esteri.

Presenti e votanti	220
Maggioranza	111
Voti favorevoli	200
Voti contrari	20

(La Camera approva.)

Si voterà poi a squittinio segreto, in un'altra seduta, il disegno di legge testè approvato per alzata e seduta.

Domani al tocco seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del bilancio di prima previsione pel 1881 del Ministero della pubblica istruzione;

2° Votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per modificazioni della legge 29 luglio 1879 riguardo alle ferrovie complementari;

Discussione dei disegni di legge:

3° Proroga del termine per l'applicazione dei misuratori dell'alcool;

4° Modificazioni della legge del 1859 intorno alla composizione e alle attribuzioni del Consiglio superiore della pubblica istruzione;

5° Impianto di un sifilicomio in Roma;

6° Riordinamento delle guardie doganali;

7° Iscrizione fra le nazionali della strada da Pian di Portis al confine austro-ungarico pel Monte Croce;

8° Convenzione per l'immersione di cavi sottomarini nello stretto di Messina e fra la Sicilia e Lipari;

9° Inchiesta sulle condizioni della marina mercantile italiana;

10. Tassa di fabbricazione degli olii di seme di cotone e sovratassa sui dazi d'importazione;

11. Spesa per adattamento di locali ad uso della Commissione superiore dei pesi e delle misure;

LEGISL. XIV — 1^a SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 12 DICEMBRE 1880

12. Disposizioni circa gli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi delle provincie meridionali;

13. Contratti per vendita e permuta di beni demaniali in Palermo, Ravenna e Imola;

14. Modi di raccogliere la prova generica nei giudizi penali;

15. Restituzione dell'ufficio di pretura dei comuni di Bagni San Giuliano e Vecchiano alla sua antica sede dei Bagni di San Giuliano;

16. Soppressione della 4^a categoria degli scrivani locali;

17. Modificazione della legge sulla Sila di Calabria;

18. Riforma del Codice di procedura civile riguardo ai procedimenti formale e sommario.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.