

## 2a TORNATA DEL 31 LUGLIO 1868

PRESIDENZA. DEL VICEPRESIDENTE AVVOCATO PISANELLI

*SOMMARIO. Atti diversi. = Dichiarazione del deputato Massari G. sul verbale — Istanze del deputato Macchi sopra una petizione, e cenno del deputato Salvagnoli — Domanda del deputato Mussi sopra una sua interpellanza. = Squittinio segreto, e approvazione dei tre disegni di legge in ultimo discussi, cioè: proroga del termine stabilito dalla legge 15 agosto 1867; esazione delle imposte dirette; scioglimento dei vincoli feudali nelle Provincie venete. = [Seguito della discussione dello schema di legge per una nuova convenzione per la costruzione delle ferrovie calabro-sicule](#) — Discorso del ministro pei lavori pubblici all'articolo 1, in appoggio della convenzione — Incidente sull'ordine della discussione, nel quale parlano i deputati Cadolini, Cortese, Rattazzi, Depretis, Dina e Massari G. — Opposizioni del deputato Cadolini all'articolo 13 della convenzione, e modificazione proposta — Spiegazioni del deputato Lancia e del ministro — Approvazione dell'articolo 1 del progetto — Aggiunte dei deputati La Porta e De Pasquali per nuovi lavori, e dichiarazioni del ministro — Emendamento del deputato Araldi all'articolo 4 della convenzione, non appoggiato — Opposizioni del ministro alla proposta dei deputati De Pasquali e Deodato — Rinvio.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

CALVINO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta di ieri.

[...]

### SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLO SCHEMI DI LEGGE PER UNA NUOVA CONVENZIONE PER LA PROSECUZIONE DEI LAVORI DELLE FERROVIE CALABRO-SICULE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge concernente il progetto di legge relativo alla nuova convenzione per il proseguimento delle linee ferroviarie calabro-sicule.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'articolo 1.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Il favore col quale fu accolta la convenzione pel proseguimento dei lavori delle ferrovie calabro-sicule, tanto dagli uffici, quanto dalla Commissione parlamentare, mi aveva fatto sperare che la discussione del progetto non avrebbe incontrato difficoltà.

Ma sorse ieri l'onorevole Depretis il quale, coll'autorità del suo nome, fece così gravi appunti al progetto ministeriale, che mi credo in obbligo di esaminarlo con qualche maggiore sviluppo, e, difendendo la convenzione, di estendermi più di quanto era mia intenzione.

Ho detto che il progetto di convenzione era stato favorevolmente accolto negli uffici e dalla Commissione parlamentare; debbo però aggiungere che la Commissione credette di portarvi una notevole modificazione, modificazione che fu però accettata dalle parti e dal Governo.

Ora, mi preme altresì di dimostrare come, anche senza quella modificazione, la convenzione non fosse censurabile.

Io non intendo con ciò di menomare l'assenso che vi ho dato, ripeto anzi che essa migliora la convenzione, e la migliora principalmente nel senso che lascia immediatamente e più completamente libero il Governo di adottare un sistema diverso, quando voglia in un tempo prossimo terminare le strade ferrate calabro-sicule.

La sostituzione però fatta dalla Commissione all'articolo 14 della convenzione, io credo possa menomare le garanzie del contratto. È evidente infatti che, in confronto della società costruttrice, la quale per l'articolo 14 aveva la speranza di potere al fine della costruzione costituire una società concessionaria di tutta la rete delle ferrovie calabro-sicule, è chiaro, dico, che questo articolo costituirà per se stesso una potente garanzia, perché la società non avrebbe voluto, mancando ai propri impegni, perdere il beneficio che le derivava da questo affidamento. Ma non è questa, o signori, la sola ragione per la quale il Ministero stimasse opportuno di introdurre nella convenzione l'articolo 14. La ragione precipua, per cui venne inserito e accettato dal Ministero, si fu perché egli vedeva in questo articolo richiamata in vigore e mantenuta la convenzione del 1863; perché riconfermava davanti al paese ed al Parlamento l'impegno di voler costruite nel più breve termine possibile tutto le ferrovie delle Calabrie e della Sicilia.

E tale cosa venne riconosciuta anche dalla Commissione, la quale ha sentito il bisogno di sostituire all'articolo 14 un ordine del giorno, che dimostri come non sia intenzione del Governo nè del Parlamento di menomare i benefizi che dalla legge del 1863 erano stati accordati a

quelle provincie.

Lo stesso onorevole Depretis, nel controprogetto di cui egli dava ieri comunicazione, ha posto un articolo che mira allo stesso scopo; mira cioè ad impegnare il Governo a presentare nella prossima Sessione un progetto di legge, nel quale venga stabilito il modo di dare compimento nel più breve termine possibile a quella rete ferroviaria. Ciò ho voluto dire per sgravare il Ministero della responsabilità d'aver accettato una clausola, che a prima vista sembrava non fosse altro che un legame al Governo in vantaggio della società costruttrice.

Un appunto faceva ieri alla convenzione l'onorevole Cicarelli. Egli sosteneva che, se la Commissione non avesse modificata la convenzione, il Governo non avrebbe potuto, durante i 18 mesi nei quali si devono costruire i 640 chilometri di strada, far cosa alcuna per il resto della rete delle Calabrie e della Sicilia.

Questo è assolutamente inesatto. La convenzione stabiliva chiaramente, in modo preciso, come il Governo fosse libero di far costruire o per conto proprio o per mezzo della società Vitali, o di qualunque altra impresa, gli altri tronchi di ferrovia, durante il tempo in cui la società concessionaria avrebbe eseguito i 640 chilometri.

Quindi, anche senza la fatta modificazione, il Governo, sempreché ne avesse avuto i mezzi, avrebbe potuto dare opera immediatamente alla costruzione dei 443 chilometri, i quali, congiunti ai 640 concessi alla [società Vitali](#), avrebbero completato la rete delle ferrovie calabro-sicule, contemplate nella legge del 1863.

Nulla dirò delle quistioni che sono state sollevate dagli onorevoli Cadolini ed Araldi sul tracciato delle ferrovie, poiché l'onorevole presidente del Consiglio ha trionfalmente risposto a quegli appunti.

CADOLINI. Domando la parola.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Noterò soltanto all'onorevole Araldi come egli s'ingannasse quando giudicava che sarebbe stata di poco profitto la strada delle Calabrie, poiché, salendo le spese di esercizio a 12 mila lire, non vi era alcuna speranza che si potesse ricavare un utile qualunque. Quando per l'esercizio di una ferrovia si spendono 12 mila lire per chilometro, è segno che vi ha un traffico grandissimo, oppure vi hanno fortissime pendenze o difficoltà di mantenimento delle opere, o altre circostanze straordinarie, le quali richiedono un dispendio di conservazione o di trazione, che non si verifica se non eccezionalmente.

Infatti l'esercizio delle strade ferrate calabro-sicule e costrutte finora era stato assunto dalla società che ora e essa per 7000 lire al chilometro, né io sono senza speranza che l'esercizio si possa fare a prezzo minore.

Per quanto tenue sia ora il commercio in quelle Provincie, per quanto poche siano le merci le quali partono dall'estremo punto d'Italia o dal mare Ionio per essere trasportate nell'Italia superiore; nondimeno, siccome esse dovranno percorrere ben 1200 chilometri su strade ferrate, tutte sovvenzionate dall'erario, porteranno un beneficio non indifferente al Governo, venendo ad accrescere i prodotti che daranno le altre linee per le quali dovranno transitare.

Sbarazzato così il terreno dagli appunti che mi furono fatti ieri da diversi deputati, vengo a quelli più gravi mossimi dall'onorevole Depretis.

Il discorso dell'onorevole Depretis panni si possa dividere in due parti ben distinte.

Nella prima egli ha voluto sostenere come la società fosse già di fatto decaduta, e come la decadenza legale si dovesse fin d'ora pronunziare; egli sostenne inoltre che la decadenza non avrebbe portato alcuna interruzione nella prosecuzione dei lavori, e quindi fosse nell'interesse dello Stato il proclamarla.

Nella seconda parte egli ha fatto alcuni appunti alla convenzione, e di questi parlerò in seguito.

Discorrendo ora sulla prima parte, su quella, cioè, che riguarda la decadenza della società, dirò all'onorevole Depretis come io sia perfettamente con lui d'accordo che la società *Vittorio JE?nantiele* è infatti decaduta, e che pienamente convengo, cosa del retto sulla quale nessuno può mettere dubbio, che il Governo avesse facoltà di fare la dichiarazione di decadenza, essendosi appunto già verificati quei casi nei quali lo Stato poteva esercitare tale diritto.

Ma, se il Governo ha la facoltà di dichiarare decaduta una società, non *ne* consegue, a mio avviso, che il Governo abbia l'obbligo di ciò fare se la decadenza non conviene agl'interessi dello Stato.

Ora, è facile assai, quando non s'ha la responsabilità del Governo, il dire era meglio far decadere la società; è facile assai lo scindere la responsabilità dei ministri costituendone tante diverge, cioè ora riguardando la parte economica dello Stato che è loro affidata, ora la parte politica: ma ci si trova al Governo deve necessariamente della propria responsabilità formare un tutto indistinto, deva giudicare dell'opportunità di un atto non da un lato solo, ma da tutti i suoi aspetti.

E se anche fosse dimostrato che dal lato economico potesse convenire allo Stato i dichiarare decaduta la società, resta a vedersi se questo fosse anche utile dal lato politico.

E qui entro senz'altro ad esaminare quanto disse l'onorevole Depretis, che cioè non vi sarebbe stata alcuna interruzione nei lavori,

qualora la società fosse stata dichiarata decaduta.

L'onorevole Depretis ha fatto appunto al Ministero di non aver consultato il Consiglio di Stato in una cosa di così grave momento, prima di pronunciarsi sulla temuta sospensione dei lavori. È verissimo che il Ministero non consultò il Consiglio di Stato, ma consultò il Consiglio delle strade ferrate, il quale, come sa l'onorevole Depretis, è composto in parte di uomini tecnici, gli ispettori del Genio civile, ed in parte di consiglieri di Stato.

Se il Ministero preferì consultare il Consiglio delle strade ferrate si fu perché il giudizio intorno alla possibilità di continuare i lavori doveva basarsi sopra tanti e così gravi elementi tecnici, che al Ministero parve indispensabile che uomini tecnici, uomini che conoscevano da vicino lo stato delle cose, dovessero concorrere colle loro viste speciali, insieme ad uomini dell'ordine amministrativo, per risolvere una questione così insoluta e di tanta importanza per gli interessi dello Stato.

Il Consiglio delle strade ferrate fu unanime nella dichiarazione che una sospensione quasi per certo sarebbe avvenuta; giacché, ammettendo pure che la società concessionaria non adesso elevata obbiezione contro il decreto di decadenza, e che la questione non fosse portata davanti ai tribunali, sarebbesi pur sempre stata la necessità di fare un inventario generale dei lavori, di fare le testimoniali di stato, come si chiamano in linguaggio tecnico, affine di constatare quod li fossero i lavori che la società avesse fatti per proprio conto, e quali le opere compiute dalla società costruttrice per conto dello Stato.

Queste verificazioni non si sarebbero potute fare senza una notevole sosta nei lavori.

Né certo l'onorevole Depretis avrebbe voluto consigliare il Governo ad impossessarsi violentemente delle opere e proseguirle senza tener conto dei diritti della società, dei diritti del costruttore, i quali pur rappresentano una parte cospicua della ricchezza nazionale.

Il Consiglio delle strade ferrate dunque mentre dichiarava che la società doveva ritenersi come in diritto decaduta, e confermava che il ministro avrebbe potuto, quando lo volesse, legalmente venire a tale dichiarazione è provvedere agli atti voluti dalla legge dei lavori pubblici, opinò tuttavia che non fosse il caso di fare per allora tale dichiarazione, affine di non sospendere i lavori, ma si dovesse ritardare fino al momento in cui fosse sembrato più opportuno di farlo.

All'onorevole Depretis sembra inoltre che dall'interpretazione degli articoli della legge sui lavori pubblici e della legge sul contenzioso amministrativo risulti in modo evidente come la dichiarazione di decadenza non potesse in verun modo portare seco sospensione di lavoro. Io veramente, guardando soltanto l'articolo 252 della legge sui

lavori pubblici, non posso dividere la sua opinione.

DEPRETIS. Non ho detto questo. Domando la parola.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Questa legge dice: «Nel detto caso (cioè nel caso in cui venga dichiarata la decadenza) il Governo provvedere alla continuazione ed ultimazione delle opere tutte rimaste imperfette, ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari, col mezzo di un'asta pubblica da aprirsi sulle basi dei capitolati annessi agli atti di concessione, e per riguardo alle opere o parti di opere già eseguite, ai materiali utili provvisti, ai tenoni acquistati ed ai tronchi di strada che si trovassero già posti in esercizio, sul prezzo di stima che verrà determinato da arbitri inappellabili, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti, ed il terzo, in caso di disaccordo, dal tribunale di commercio. »

Vede adunque la Camera, come prima conseguenza della dichiarata decadenza fosse quella di venire alla nomina di arbitri, i quali avessero da constatare lo stato dei lavori, il prezzo delle opere ed il prezzo dei materiali apprestati per l'esecuzione dei lavori medesimi.

Il testo dell'articolo, a me pare non possa lasciare dubbio alcuno che gli arbitri, per quanto presto compissero l'atto di stima dei lavori, lavori che si trovano dispersi sopra un migliaio di chilometri, questi arbitri, ripeto, non potessero compire il loro ufficio così sollecitamente che non ne avvenisse una interruzione non breve nel corso delle opere.

Citerò un esempio a conferma di quanto ho esposto quando, con la convenzione del 27 novembre 1866, il Governo accordò diciotto milioni di anticipazione alla società *Vittorio Emanuele* perché potesse proseguire i lavori che la società stessa aveva dichiarato fin d'ora non essere in grado di continuare, quantunque tale concessione fosse fatta di pieno accordo tra il Governo e la società appaltatrice, pure passarono tre mesi prima che si potesse metter mano ai lavori, in causa appunto delle formalità che si dovettero compire onde constatare lo stato dei lavori, ed allo scopo di precisare i diritti della società, perché non avessero a derivarne danni né al Governo né alla società medesima.

Se dunque vi fu un ritardo quando c'era perfetto accordo fra il Governo, la società costruttrice e la società concessionaria, si poteva egli ragionevolmente sperare che i lavori non avrebbero sofferto interruzione, non essendovi più certamente, nel caso di pronunciata decadenza, accordo fra le parti?

La società concessionaria avrebbe senza dubbio tentato tutte quelle vie che la legge può fornirle per impedire questa decadenza. Ma ammettiamo anche che essa si trovasse così destituita di ragioni da non poter ricorrere ai tribunali; in questo caso la società costruttrice, quella

da cui dipende la possibilità di continuare i lavori, non avrebbe essa fatto tutto il possibile onde impedire la sua rovina, che doveva necessariamente essere la conseguenza della decadenza della società concessionaria?

Io mi appello alla lealtà ed alle cognizioni dell'onorevole Depretis, e gli domando se egli stesso non conviene che, nel caso di decadenza, sarebbe stata indispensabile una interruzione di parecchi mesi.

L'onorevole Depretis ha citato l'articolo 7 della legge sul contenzioso amministrativo, il quale dà facoltà al Governo, *per grave necessità pubblica*, di impossessarsi senz'altro delle opere, e di procedere a quegli atti che sono necessari per raggiungere lo scopo a cui si vuole mirare.

Nel Consiglio delle strade ferrate fu pure discussa tale questione; si esaminò se l'articolo 7 della legge sul contenzioso amministrativo desse nel caso speciale tale facoltà al Governo; ma la questione non fu risolta, perché parve ad alcuni che, a fronte degli articoli 251, 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, che determinano specialmente il modo con cui il Governo debba continuare i lavori delle strade ferrate, allorché vengano interrotti per colpa della società, parve, dico, ad alcuni che la disposizione generale della legge sul contenzioso amministrativo non potesse prevalere sulle prescrizioni particolari alle ferrovie, contenute nella legge sulle opere pubbliche.

Ad ogni modo, ripeto, senza voler risolvere oggi la questione, mi basta l'aver dimostrato alla Camera, e spero di esservi riuscito, che era per lo meno assai probabile che sarebbe avvenuta un'interruzione di lavori, e forse lunga, come conseguenza necessaria della decadenza. Ora, le condizioni in cui si trovava il paese nel novembre sono note alla Camera; nessuno ignora come in quel momento, più che in qualunque altro, potesse riescire dannosissimo lo interrompere i lavori che si stavano facendo nelle Calabrie ed in Sicilia. Ad onta di questo, il Governo predispose gli atti necessari per pronunciare la decadenza: ed intanto sottoposi alla firma di Sua Maestà un decreto col quale era autorizzato il Governo a spendere quattro milioni in aggiunta ai diciotto, che già erano stati con precedente convenzione messi a disposizione del Ministero, al lino appunto di provvedere alla eventualità in cui la mancanza di mezzi avesse costretto ad interrompere lavori dopoché gli atti della decadenza fossero stati compiuti.

Ma l'impiego di questi quattro milioni incontrò gravissime difficoltà da parte del costruttore generale. Questi prevedeva che la dichiarazione di decadenza della società sarebbe stato il segnale della sua estrema rovina pei capitali ingentissimi che aveva impegnato in

quelle strade per lavori eseguiti e non pagati, e per i titoli che egli possedeva; giacché, o signori, non bisogna dimenticare che oltre 14 milioni vi ha impegnati, senza contare il valore delle azioni e delle obbligazioni che gli sono state accollate.

Il costruttore generale dichiarava quindi apertamente, che qualora il Governo avesse inteso di pronunciare la decadenza, egli provvederebbe ai propri interessi sospendendo i lavori, e rifiutandosi a qualunque accordo, il quale facilitasse al Governo quegli atti appunto che il suo interesse gli imponeva d'impedire e di rendere inutili.

Soltanto quando furono aperte trattative nel mese di gennaio colla società *Vittorio Emanuele*, per ottenere da essa una cessione completa dei suoi diritti, soltanto quando il costruttore generale vide allontanata la possibilità che il Governo volesse procedere alla declaratoria di decadenza, soltanto allora s'impegnò a continuare i lavori, impiegando i quattro milioni che sono stati messi a disposizione del Governo dal citato reale decreto; ed all'ora in cui parlo sono presso a che compiute tante opere per tale importo, benché non siano ancora state pagate al costruttore generale.

Questa e non altra fu la origine della convenzione su cui oggi la Camera è invitata a dare, il suo voto. L'intenzione del Governo era dunque di fare decadere la società e di provvedere alle opere nel modo che fosse sembrato il migliore; ma a questa intenzione si opposero tanto la ragione politica di non sospendere i lavori nella Sicilia, quanto le difficoltà poste avanti dal costruttore generale.

Quando poi il Governo vide la possibilità di risolvere amichevolmente la questione colla società *Vittorio Emanuele*, parve a me che tutte le ragioni consigliassero di entrare in questa via e di venire alle opportune trattative. E queste produssero infatti la convenzione che tutti conoscono.

Essa in sostanza si divide in due parti. Una parte si può chiamare il riscatto delle ferrovie calabro-sicule; l'altra parte è l'appalto della costruzione di quelle linee le quali non sono ancora terminate. Qualunque sia la forma, qualunque sia il nome che si voglia dare a questa convenzione, è fuori di dubbio che la sostanza sta in questo: per una parte il Governo rientra in possesso dei suoi diritti, in quanto alle strade ferrate calabro-sicule, e per l'altra commette alla società costruttrice l'obbligo di terminarne una parte in un tempo determinato.

La prima convenzione, quale era proposta dal Governo, faceva di più, accettava la rinuncia della società *Vittorio Emanuele* ad ogni suo diritto, stabiliva la sostituzione della società Vitali, Charles e Picard per la costruzione di queste ferrovie e pel disimpegno di tutti gli obblighi



inerenti alla prima concessione, e prometteva inoltre di accordare alla società che venisse costituita alla fine del 1869 la concessione della intera rete, se questa società avesse accettate tutte le condizioni del primitivo contratto fatto colla Società *Vittorio Emanuele*.

La Commissione parlamentare, colla soppressione dell'articolo 14, ha dato un carattere più netto a questa convenzione.

Per effetto della modificazione introdotta resta bensì mantenuto il riscatto delle linee e dei diritti della società, e provveduto all'appalto, ed alla costruzione delle linee già incominciate, ma alla fine dell'anno prossimo il Governo si troverà in possessi di 640 chilometri di strada, e potrà provvedere al modo di compiere le altre, come al modo di esercitare quelle già costrutte, affidandone l'esercizio e la costruzione a chi e come meglio crederà.

In altre parole, noi sostituiamo il riscatto alla dichiarazione di decadenza. Il nodo della questione per me sta in questo: gli oneri che provengono al Governo da tale convenzione sono essi così gravi da non essere contrabbilanciati dai vantaggi che derivano dal togliere ogni pericolo di litigio, dal togliere ogni dubbio di sospensione dei lavori, dal potere senz'altro assicurare il paese che entro alcuni mesi saranno compiuti i 640 chilometri di ferrovia? Questa è per me la vera questione importante, quella cioè di vedere se le condizioni della convenzione siano per lo Stato così onerose, che sia meglio andare incontro agli inconvenienti che può portare la decadenza, agli indugi e alla sospensione dei lavori, anziché sobbarcarsi ai pesi della convenzione. Ora, quest'argomento mi porta necessariamente ad esaminare la seconda parte del discorso dell'onorevole Depretis, nella quale ha criticata la convenzione.

La convenzione, «gli dice, è assai più onerosa allo Stato che quella del 1863.

Questa è la prima e la più grave menda che l'onorevole Depretis abbia riscontrata nel progetto ministeriale.

Ma io non posso consentire con lui che essa sia più onerosa allo Stato di quello che fosse la convenzione del 1863. Le obbligazioni che il Governo garantisce in questa convenzione importino, come disse ieri l'onorevole Depretis, la somma di 7,623,787 lire. Il frutto di 30 milioni, in parte già anticipati dal Governo, in % parte da anticiparsi in seguito al decreto del 17 novembre, in parte provenienti dal milione che è portato in questa legge per proseguire i lavori della galleria e per interessi, il frutto di questi 30 milioni al 6 per cento corrisponde, al saggio della rendita, a lire 1,800,000. In tutto 9,400,000 lire.

Vi è un'altra partita di possibile perdita; ma di questa veramente non vorrei parlare ora, giacché, per entrare in questo argomento, avrei

bisogno di far precedere alcune osservazioni intorno a ciò che ieri non esattamente l'onorevole Depretis ha creduto che io avessi dichiarato: parlo del pagamento degli interessi a Parigi.

Ma, supposto anche che questo pagamento degl'interessi a Parigi dovesse importare un aggravio allo Stato, che io voglio per un momento stabilire all'8 per cento sopra 7,623,000 lire, si avrebbe in totale una spesa di 10,000,000 circa che lo Stato dovrebbe incontrare in causa di questa convenzione.

La sovvenzione chilometrica a cui lo Stato è ora obbligato è di 8,960,000 lire, alla quale conviene aggiungere il prodotto netto su cui società concessionaria e Governo debbono pur fare assegnamento, ed in mancanza del quale le 14,000 lire a chilometro non sarebbero sufficienti a rappresentare il capitale necessario alla costruzione. Nel primo semestre di quest'anno tale prodotto netto sulle linee ora in esercizio ha dato ragguagliatamente a tutto l'anno 885 lire per chilometro.

Ora, io suppongo soltanto che, compiuti i 640 chilometri di via, questo prodotto debba duplicare; non mi pare di faro una supposizione la quale possa essere tacciata di esagerazione. Si tratta di portare il prodotto netto di quelle linee a 1500 lire, il doppio di quello che danno oggi alcuni tronchi chj. non hanno quasi alcun seguito. Ora, supponendo un prodotto di 1500 lire, si formano 900,000 lire di prodotto netto, il quale, aggiunto alla sovvenzione di 8,900,000 lire, dà 9,920,000 lire.

Si tratta dunque della differenza di 100,000 lire circa tra i carichi che assume lo Stato in causa di questa convenzione e le attività che derivano dalla convenzione medesima.

Ora, ognun vedo, o signori, che il prodotto netto chilometrico, ristretto a 1500 lire, pecca piuttosto di esagerazione in meno che di esagerazione in più; quindi sarà ben facile che anche quelle 100,000 lire vengano coperte non solo, ma di gran lunga superate.

Per questo lato, dunque, la convenzione non peggiora le condizioni dell'erario, ma le lascia nello stato in cui ora si trovano. Forò vi sono altri lati della questione che l'onorevole Depretis ha trattato, e che io pure intendo d'esaminare.

*(La seduta è sospesa per dieci minuti.)*

CANTELLI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Depretis impugnava le conseguenze economiche della convenzione anche da un altro lato.

Egli ha cercato di dimostrare come, valutando i frutti delle somme che sono state, o saranno dal Governo impiegate nei lavori, calcolando il servizio delle obbligazioni che comincia a decorrere, non quando i

tronchi di ferrovia saranno terminati (siccome avverrebbe per una sovvenzione chilometrica), ma dal giorno in cui i lavori cominciano, calcolando, dico, tutte queste passività, l'onorevole Depretis suppose si venisse a formare una somma la quale supererebbe gli otto milioni, quando i lavori venissero effettivamente terminati per il fine del 1869, secondo i patti della convenzione.

Che se per caso i lavori dovessero protrarsi ancora di più, ad esempio per un trimestre, il Governo verrebbe a perdere non più otto milioni ma dieci, e così di seguito.

A questo proposito, anzitutto, e prima anche di fare a mia volta il calcolo col quale spero dimostrare all'onorevole Depretis che questo danno non s'incontra realmente, è bene che io esponga qui l'opinione del Ministero intorno alla questione delle sovvenzioni. Il Ministero è persuaso, che quando viene dichiarata la decadenza di una società, non cessa per questo suo fatto l'obbligo di pagare la sovvenzione. Invece egli pensa, che fino a quando non siano compiuti i procedimenti dalla legge prescritti per la vendita ai terzi della ferrovia, oppure per la sua aggiudicazione allo Stato, fino al momento insomma l'interesse dei creditori della società sia in giuoco, il Governo abbia l'obbligo di pagare la sovvenzione, e per conseguenza nell'attività della società si debba comprendere anche la sovvenzione fino a tal momento maturata. Il Ministero ritiene non si possa pretendere che, per non avere la Società adempiuto ai suoi obblighi, sia lo Stato esonerato dal pagare la sovvenzione.

Io non credo che una tale questione sia stata finora sufficientemente discussa, ed io la lascio intatta: ma, ripeto, debbo dichiarare come il Ministero, in questo caso ed in altri, sia sempre partito da questo principio, che il Governo deve conteggiare la sovvenzione chilometrica dei tronchi di strada già in esercizio, anche quando una società, cessando dall'adempiere ai suoi obblighi, è costretta, per effetto della dichiarata decadenza, a cederne l'esercizio.

Partendo da questo principio, ho dovuto considerare quali sarebbero stati gli oneri dello Stato, se durante il 1868 e 1869 le strade calabro-sicule si fossero costrutte nelle proporzioni in cui s'impegna a costruirle la nuova società, quando la società *Vittorio Emanuele* non fosse decaduta.

In altri termini, ho messo in calcolo, come credito della società, le sovvenzioni chilometriche che sono oggi dovute sopra i tronchi già in esercizio, e che saranno dovute di mano in mano che nuovi tronchi verranno ai essere esercitati sino al fine del 1869, epoca in cui, andando il Governo completamente in possesso della rete di ferrovie già costrutte, avrebbe cessato in lui ogni obbligo di sovvenzione

chilometrica; e quindi non sarebbe più né giusto né ragionevole che mettesse in conto questa somma.

Se non si partisse da questo principio, si cadrebbe nell'assurdo, che il Governo, dichiarando oggi decaduta la società *Vittorio Emanuele*, eserciterebbe a suo profitto i tronchi di strada che sono finiti, e che non avrebbe pagati, poiché finora il Governo non ha dato che una sovvenzione annua, la quale, capitalizzata, deve rappresentare il valore delle strade che si stanno costruendo.

Partendo, ripeto, da questi principii, ho fatto il seguente calcolo:

*Attivo.*

Sovvenzione dovuta pel 1867, e ritenuta dal Governo, sui chilometri 149, a lire 14,000 per chilometro.....	L.	2,086,000
Sovvenzione dovuta pel 1868 per le linee già aperte.....	L.	2,086,000
Per quelle che si apriranno nell'anno (per 4 mesi soltanto in media 60 chilometri) »	L.	2,366,000
Sovvenzione dovuta pel 1869 sulle linee già in esercizio.....	L.	2,086,000
Per quelle aperte nel 1868 e nel 1869 (in media chilometri 295)..... »	L.	6,216,000
Totale	L.	10,668,000

*Passivo*

Interessi dovuti sui 18 milioni di Buoni del tesoro per sei mesi del 1867 in media; rimborsi di spese pel personale, ed ogni altro pagamento, in complesso.....	L.	1,000,000
Servizio dei tagliandi al 1° aprile 1868 sulle 144,000 obbligazioni già alienate.....»		1,080,000
Interessi pel semestre che scade al 1° ottobre 1868 sulle dette obbligazioni già alienate.....»		1,080,000
Interessi per i due semestri che scadono al 30 aprile e al 31 ottobre 1869 sulle 144 mila obbligazioni di cui sopra.....»		2,160,000
Interessi per quelle date agli azionisti e creditori in numero di 144,882.....»		2,173,230
Interessi sulla parte delle 196,111 obbligazioni consegnate per lavori del primo semestre, in media.....»		1,470,000
Passivo totale L		8,963,230
Attivo totale »		10,668,000

Differenza attiva L 1,704,770

Riporto..... L. 1,704,770

Da detta somma però converrebbe diffalcare l'ammontare della sovvenzione pel quarto trimestre 1869, che deve essere applicata al pagamento degl'interessi che scadono il 1° aprile 1870..... L. 1,666,500

Per cui resta ancora un'attività di..... L. 38,270

la quale potrebbe essere ben maggiore, qualora si tenga conto del prodotto netto.

Fatti i calcoli così, risulta che il Governo colla convenzione non isponderà (per ciò che riguarda interessi di somme anticipate, servizi di obbligazioni), non isponderà durante il 1868 ed il 1869 niente più di quello che avrebbe pagato se la società *Vittorio Emanuele* avesse adempiuto a' suoi obblighi, ed avesse dati costrutti immediatamente i 640 chilometri, di cui parla l'attuale convenzione.

Anche da questo lato adunque mi pare che la convenzione non peggiori le condizioni economiche dell'erario.

Ma, indipendentemente da questo calcolo, vi ha un'altra considerazione di un ordine superiore. L'onorevole Depretis ha cercato di dimostrare con cifre, a cui contrappongo le mie, che la convenzione dal Governo proposta è peggiore, economicamente parlando, di quella del 1863.

Ma con ciò egli ha fatto un vero elogio alla convenzione del 1863. Infatti, se realmente non è possibile il costruire le strade calabro-sicule con una somma eguale a quella che si sarebbe spesa, se la convenzione del 1863 fesse adempiuta, questo dimostra che la convenzione del 1863 non era poi tanto dannosa allo Stato come fu detto.

Ora che la società *Vittorio Emanuele*, invece di essere decaduta per atto giuridico del Governo, ha acconsentito di cedere convenzionalmente i suoi diritti, dobbiamo esaminare qualiesono i lavori che essa consegna al Governo, quali rimangono a farsi per compiere la rete, e, d'altra parte, qual è il passivo che ricade sullo Stato in causa di questa convenzione.

Questo calcolo dà i seguenti risultati:

Capitale corrispondente all'interesse delle obbligazioni guarentite, calcolate al corso attuale della rendita.....	L. 88,000,000
Somma anticipata dal Governo.....	» 30,000,000
Totale	L. 118,000,000

Valore dei lavori eseguiti a tutto il 31 maggio L. 68,688,536

1868, secondo la stima degli ingegneri governativi

Stima dei lavori che rimangono ad eseguire per  
compiere i 640 chilometri..... » 47,960,374

Totale L. 116,648,910

Stando dunque ai calcoli degli ingegneri del Governo, i 640  
chilometri di strada, quando sieno completamente finiti, compreso il  
materiale mobile, avranno un valore di..... L. 116,648,000

mentre invece saranno costati al Governo..... » 118,000,000

La differenza sarebbe quindi di..... L. 1,352,000

Ora, crede la Camera, crede l'onorevole Depretis che, qualora la sua  
proposta fosse accettata e che il Governo per conto proprio pagasse i  
lavori delle ferrovie calabro-sicule, crede, dico, che questi lavori  
costerebbero meno di quello che i nostri ingegneri li hanno stimati? Io  
veramente non lo presumo; ne credo che alcuno possa nutrire la rosea  
speranza, che i lavori fatti per conto del Governo debbano costare  
ancor meno di quello che i suoi ingegneri già stimarono necessario per  
compirli. Vede dunque la Camera la probabilità, qualora si adottasse la  
proposta Depretis, che la costruzione di questi 640 chilometri di strada  
verrebbe a costar più, e forse assai più di quello che ci costerebbe con  
la convenzione proposta. Ma suppongo che mi si risponda  
dall'onorevole Depretis, che, decaduta la società, noi non pagheremo  
altrimenti i 68 milioni per i lavori finora eseguiti; e che non  
pagheremo, a seconda della legge, se non quel valore il quale sarà alle  
opere esistenti attribuito da una stima di periti.

Per valutare questa eccezione, faccio riflettere alla Camera come la  
società abbia effettivamente impiegata in quei lavori una somma assai  
maggiore di quella che dai nostri ingegneri fu stabilita. La società vi ha  
impiegato 90 milioni.

Io non so se il Governo potrà da una stima d'arbitri ottenere un  
ribasso tale da potere compensare il maggior costo dei lavori che  
restano a costruirsi col minor prezzo che fosse attribuito alla parte di  
strada che è stata già costruita. Io di questo mi permetto dubitare  
assai. Ad ogni modo lo Stato verrebbe ad avere 640 chilometri di  
strade in esercizio, compreso il materiale mobile, per la somma di lire  
182,000 al chilometro.

Ora io faccio appello a tutti quelli che hanno conoscenza di questo  
genere di opere, e li prego di dire se questa somma, date le condizioni  
topografiche ed economiche delle Calabrie e della Sicilia, sia  
esorbitante in confronto di quello che hanno costato le ferrovie in tutta  
l'Europa. Per me non lo credo; ed è confortato da questa credenza che  
non ho esitato ad assumere la responsabilità di presentare la  
convenzione che l'onorevole Depretis ha ieri in molte parti criticata.

Ma l'onorevole Depretis ha soggiunto: badate che le strade costrutte sono le più facili e le meno dispendiose; quelle che rimarranno a costruire costeranno di più. Ora, siccome voi applicate ai 640 chilometri il capitale corrispondente a quella sovvenzione chilometrica che avreste pagata su tutti i 1200 chilometri, ove fossero stati compiuti; così correrete il pericolo di non veder costrutti i rimanenti 443 chilometri di ferrovie, se non accorderete una sovvenzione maggiore di quella accordata ai 640 chilometri di cui ora si tratta.

Comincerò per ripetere quello che ho detto poc'anzi. Per me, quand'anche fosse certo che il Governo dovesse spendere di più di quello che avrebbe speso colla convenzione del 1863, rimarrebbe sempre più comprovata la bontà della medesima convenzioni?. Oggi quella convenzione è cessata, e non dobbiamo più cercare altro, tranne che ne torni il minor male possibile.

Ma, ad ogni modo, la cosa non sta nei termini ieri rappresentati dall'onorevole Depretis.

Egli ha basato il suo ragionamento sopra un calcolo di stima dell'ingegnere Marsano, che fa salire il costo dei 443 chilometri, che sono all'infuori di quelli costruiti o in corso di esecuzione, a 113 mila lire al chilometro.

DEPRETIS. Duecentotredici.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Sì a 213,000 lire, mentre, come abbiamo visto, le strade già costruite e le strade da costruire per completare i 640 chilometri, non costarono che 182 mila lire al chilometro: ma l'onorevole Depretis non ha considerato che nella stima Marsano è calcolato il 16 per cento per interessi del capitale durante la costruzione, per sorveglianza governativa e per spese generali. Quindi dalle 213 mila lire al chilometro, se deduce il 16 per cento, ottiene la somma di 182 mila lire al chilometro, come costarono le altre strade già costruite o in via di costruzione, e sulle quali non era portato aumento per spese generali, spese di sorveglianza governativa, né per interessi di capitale.

Quindi non è esatto che la stima Marsano valuti una somma maggiore pei 443 chilometri da costruire a fronte dei 640 chilometri già costruiti o che si stanno costruendo.

L'ispettore Marsano li ha calcolati presso a poco del medesimo valore: né è a far meraviglia quando si osservi che nei 640 chilometri di ferrovia stanno compresi i terreni (e me ne appello ai Siciliani se ciò che dico è preciso) che stanno attorno alla città di Palermo ed alla città di Catania, i quali sono stati attraversati dalla ferrovia, e che per l'espropriazione sono costati in alcuni punti fino 40 mila lire per chilometro.

*Una voce dal banco della Commissione. Non pagati.*

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Sono valutati. Mi s'interrompe per dirmi che non sono pagati. Mi concedano gli onorevoli interruttori che il fatto dell'essere pagati o non pagati modifica per nulla i calcoli del valore di una costruzione.

*(Interruzione del deputato Greco Luigi.)*

PRESIDENTE. Le interruzioni non sono permesse.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Nei 640 chilometri vi ha la traversata di Catania col viadotto, e sono compresi 10 chilometri di galleria lungo tutta la linea i quali sono da contrapporre ai 13 chilometri di galleria ieri calcolati dall'onorevole Depretis: e questi ultimi, quantunque raggruppati in pochi punti, pure non costeranno di più di quello che saranno costati gli altri 10 chilometri divisi sopra una linea più estesa.

Altre circostanze, che qui sarebbe lungo enumerare, hanno portato a questa conseguenza, che veramente i 640 chilometri di strade o costrutte, o che stanno per costruirsi, non costeranno meno di quello che abbiano a costare i 443 chilometri non considerati in questa convenzione.

Poste così le cose, cade anche l'obbiezione fatta dall'onorevole Depretis sull'attuale convenzione.

Ma un'altra obbiezione seria dell'onorevole Depretis, e sulla quale prego la Camera di prestare tutta la sua attenzione, è quella che riguarda il pagamento delle obbligazioni a Parigi.

Qui, prima di ogni altra cosa, devo pregare l'onorevole Depretis a voler ricordare le mie precise parole, quando fui chiamato in seno alla Commissione. Io allora non dissi punto che *si dovesse pagare in oro*, dissi invece *che si dovevano pagare a Parigi*; la questione di pagare in oro poteva esserne una conseguenza.

Naturalmente quando io dissi che, secondo la convenzione, le obbligazioni si dovevano pagare a Parigi, l'onorevole Depretis mi soggiunse: ma dunque si pagheranno in oro. Questo potrà essere una conseguenza del corso forzoso, ho risposto; ma io non sostenni che fosse una necessaria conseguenza del corso forzoso; dissi nò più né meno di quello che ho detto nella relazione, dissi quello che è stipulato nella convenzione, cioè: le obbligazioni dovranno pagarsi a Parigi.

Ripeto: la conseguenza di dover pagare queste obbligazioni a Parigi può esserne l'obbligo di pagare in oro, mentre altri potranno credere che, ad onta dell'obbligo di pagare a Parigi, non vi sia quello di pagare in oro.

A questo proposito ieri l'onorevole Depretis ha citato una sentenza di un tribunale di Parigi, la quale anzi sarebbe favorevole



all'interpretazione più benigna, che, cioè, non sia necessario di pagare in oro le obbligazioni a Parigi. Sebbene questa sentenza riguardi un caso nel quale non era dichiarato che le obbligazioni si dovessero pagare a Parigi, ed infatti la sentenza nel suo *considerando* dice precisamente: «attesoché su queste obbligazioni non è detto che si debbano pagare a Parigi, » e quantunque questa sentenza possa essere contraddetta da altra sentenza, emanata di recente da un tribunale di Firenze, il quale avrebbe sostenuta una tesi contraria, pure io non intendo punto di pregiudicare qui la questione se il pagamento di queste obbligazioni dovrà farsi o no in oro. Quello che sostengo è che il pagamento si dovrà fare a Parigi. Il pagamento a Parigi era una vera, un'assoluta necessità. Non era possibile poter emettere obbligazioni a Parigi, poterne ricavare del danaro da portare in Italia, senza che i portatori delle obbligazioni avessero la garanzia che sarebbero state pagate a Parigi, mentre ivi si pagano le obbligazioni di tutte le società ferroviarie ed industriali non solo d'Italia ma di Europa.

L'onorevole Depretis mi ha anche appuntato di non avere alligato alla convenzione il capitolato dell'esercizio delle ferrovie, capitolato che io sperava di potere in tempo terminare, onde aggiungerlo alla convenzione. Io dichiarai già alla Commissione, ed ora mi piace di dichiarare qui al cospetto della Camera, che la società concessionaria ha offerto di esercitare le strade alle stesse condizioni, e collo stesso capitolato che teneva verso la società *Vittorio Emanuele*, capitolato che ho comunicato ai membri della Commissione.

Io però ritengo che quel capitolato si debba migliorare, ed è appunto nell'intendimento di migliorarlo, principalmente nel costo chilometrico delle spese di esercizio, che ho dovuto indugiare a firmarlo onde poter ottenere dalla società patti migliori. Però in ogni modo il capitolato che sarà adottato non potrà mai essere più oneroso allo Stato di quello della società *Vittorio Emanuele*, che l'onorevole Depretis e la Commissione hanno potuto esaminare. Dopo queste dichiarazioni, spero che la Camera vorrà assolvermi se, nella speranza di poter ottenere migliori condizioni, non ho potuto unire alla convenzione anche il capitolato dell'esercizio, e spero che vorrà appuntarmi tanto meno di ciò, dacché quest'esercizio non deve poi durare più che un anno e mezzo o due anni.

Altro appunto fece l'onorevole Depretis intorno alla valutazione del tratto di strada da Termini a Castronovo; a questo riguardo ecco la risposta che io posso dare secondo le informazioni desunte dai documenti esistenti presso il Ministero.

Nel tratto da Termini a Castronovo è verissimo che il prezzo medio di 190 mila lire venne preso per termine di confronto, e fu applicato al

tratto da Termini a Lercara, senza tener conto del costo maggiore della galleria di Lercara. Ma se apparentemente la costruzione della galleria fa supporre a prima vista un prezzo maggiore pel breve tratto al di là di Lercara, si hanno per contro nel passaggio della frana de' Fiaccati, e nel tratto superiore a Cerda, tali difficoltà di terreni le quali richiedono tante opere di consolidamento, da superare di gran lunga le maggiori difficoltà e le maggiori spese che si possano incontrare nella galleria di Lercara. L'eseguimento di siffatte colossali opere copre in larga misura la differenza ed i risultati della stima presunta, ed è ben difficile che non siano sorpassati dalla realtà, ossia il costo vero dell'opera nel tratto compreso nella convenzione eccederà di gran lunga il prezzo su cui si fondano le osservazioni dell'onorevole Depretis.

Finalmente altre osservazioni ha fatto l'onorevole Depretis intorno agli obblighi di cui la società sarebbe stata sgravata, sulla cattiva esecuzione dei lavori, ed alla cattiva qualità del materiale provvisto, e circa agli obblighi che alla società furono addossati.

Quanto alla cattiva esecuzione dei lavori, e cattiva qualità dei materiali provvisti, non posso dire altro alla Camera tranne che per le ferrovie calabro-sicule si usano i medesimi sistemi, si ha il medesimo rigore nell'accettazione dei lavori e dei materiali, come si ha in tutti gli altri lavori dello Stato.

Ora, non saprei intendere perché i nostri ingegneri, i quali abbastanza rigorosamente rifiutano in tutte le altre parti d'Italia i materiali e le opere che non sono costrutte bene o che non sono nel modo voluto, perché nella Calabria e nella Sicilia debbano avere una indebita condiscendenza, ed accettare materiali non buoni. Forse questa opiaione intorno alla cattiva esecuzione dei lavori potrà essere originata dalla vista dei lavori incominciati e poi sospesi, e che, rimasti incompleti, furono soggetti a deperimento; ma in quanto a questi non saranno assolutamente accettati, senza che resti bene constatato che, o siano in grado di resistere all'uso a cui sono destinati, o che la società vi apporti tutti i miglioramenti e le riparazioni necessarie.

Io non potrei dire altro a tale riguardo; il ministro certamente non può esaminare e collaudare i lavori né le macchine: egli deve affidarsi agli uomini tecnici che ha a sua disposizione.

Quanto agli obblighi, da cui è stata esonerata la società nella nuova convenzione, è facile rispondere: non possono essere che correlativi ai mezzi che si mettono a disposizione della società per terminare la strada.

Quindi, se è dimostrato, ed io credo di averlo dimostrato, che il capitale messo a disposizione della società, mediante l'emissione di obbligazioni, per compiere i 640 chilometri non è superiore al prezzo

che costerebbero ove fossero fatti con diversa combinazione; è ben naturale che, qualora alla società si imponesse di fare i lavori in modo più costoso, il Governo sarebbe costretto a dare un maggior numero d'obbligazioni od a sopperire in altro modo alla maggiore spesa, poiché è evidente che nessuna società voglia rimettere del proprio per far cosa che piace al Governo sia fatta. In fatto di ferrovie, quando non si può calcolare sopra un ricco prodotto netto della linea, il Governo che le vuol costruite o deve somministrare il capitale necessario, oppure dare colla garanzia il mezzo allo imprenditore di procurarselo. All'infuori di questi mezzi non c'è possibilità di avere un chilometro di ferrovia, a meno di ammettere l'ipotesi che si trovi un benevolo banchiere il quale voglia regalare i suoi milioni all'Italia per la costruzione delle ferrovie. Perciò, quando anche la Camera fosse disposta ad accettare il controprogetto dell'onorevole Depretis, non si potrebbero costruire le officine, non si potrebbero fare i ponti a doppia via, com'è prescritto nel capitolato del 1863, a meno che lo Stato non disponga una somma maggiore di quella valutata per compiere i 640 chilometri di strada.

In altri termini, se il Governo vuole questa cosa, bisogna che la paghi. Certamente se la convenzione del 1863 avesse avuto il suo effetto, il Governo, colla medesima somma che spenderà per fare semplicemente la strada, avrebbe avuto anche le officine ed i ponti a doppia via; ma, lo ripeto per la terza volta, poiché quella convenzione sventuratamente non ha ottenuto il suo effetto, bisogna che il paese si rassegni ad avere oggi quello solo ch'è assolutamente necessario.

Finalmente l'onorevole Depretis diceva: come volete spendere il milione che è messo a disposizione del Governo pei lavori della galleria di Girgenti e di Lercara? Proponete forse speciali progetti di legge?

Risponderò all'onorevole Depretis che questo milione sarà speso dal Governo precisamente come spenderebbe i suoi dieci milioni, se la Camera accettasse il suo controprogetto. Non può essere certamente intendimento dell'onorevole Depretis, quando fosse approvato il suo progetto, che il Ministero presentasse alla Camera tanti progetti di legge quanti sono i tronchi di ferrovia che si debbono costruire nelle Calabrie e nella Sicilia.

Certamente egli intende che, una volta che la Camera abbia autorizzato il ministro a spendere dieci milioni per condurre quei lavori, il ministro possa fare i contratti, sottoponendoli soltanto al giudizio di quei corpi costituiti dalla Ugge, i quali in casi simili debbono occuparsene. Ciò che si farebbe quando il progetto dell'onorevole Depretis fosse approvato, si farà per questo milione messo a disposizione del Governo.

D'altronde vi sono molti esempi di spese fatte dallo Stato che superano le 30,000 lire, consenziente il Parlamento, e per le quali non si è presentata alcuno speciale progetto di legge. Parlo della ferrovia ligure: per questa ferrovia il Governo è stato autorizzato ad emettere della rendita, ed a far eseguire i lavori senza presentare speciali progetti di legge. Ugualmente per le strade nazionali di Sardegna e di Sicilia, il Governo è stato autorizzato a spendere una somma annua determinata, né esso presenta tanti progetti di legge quante sono le opere che vuol eseguire.

Di più, non è nella nostra legge di contabilità prescritto che il Governo debba presentare al Parlamento una legge per ciascuna spesa oltre le 30,000 lire, quando questa spesa è portata in bilancio; non può portare in bilancio una spesa che superi le 30,000 lire quando non è autorizzata per legge, ma quando il Parlamento,

o per iniziativa propria, o in seguito ad un progetto di legge, come sarebbe questo, determina che sia posta in bilancio una determinata somma, il Governo deve fare quanto occorre per assicurare i lavori, purché i contratti siano sottoposti al parere del Consiglio di Stato, e purché le perizie siano fatte nei modi prescritti dalla legge.

Io credo così di aver risposto a tutti gli appunti fatti dall'onorevole Depretis, e non mi resta che a pregare la Camera a voler passare alla discussione degli articoli ed alla votazione della legge.

Spero che l'onorevole Depretis forse si sarà convinto della non completa opportunità del suo progetto di legge, e che vorrà ritirarlo.

In ogni caso debbo dichiarare alla Camera che il Ministero non sarebbe assolutamente disposto ad accettarlo, poiché glielo impediscono considerazioni di opportunità e considerazioni economiche e finanziarie, per le quali è inutile lo spendere parole.

La Camera comprende quanta differenza vi passi dal proporre in bilancio una somma di 10 milioni e l'assumere un carico annuo, che non si tradurrà in capitale se non quando il Parlamento crederà di doverlo fare.

Qui non si tratta punto di alterare le condizioni del bilancio, inquantoché il servizio delle obbligazioni che noi daremo alla società corrisponde alla sovvenzione chilometrica che noi altrimenti pagheremmo. Se invece si adottasse il progetto dell'onorevole Depretis, si sopprimerebbe nel bilancio una somma annua di sovvenzione, ma dall'altra parte si porrebbe in bilancio la somma occorrente per la costruzione di quelle ferrovie.

Io credo dunque che l'onorevole Depretis, convinto da ciò che ho esposto alla Camera, vorrà ritirare il suo progetto; e non dispero neppure di avere il suo voto favorevole. Ad ogni modo io prego la Camera a volersi penetrare della grande importanza di questo progetto di legge per gl'interessi della Sicilia e delle Calabrie, ed a voler considerare che l'epoca in cui siamo è appunto propizia per potere, approvata questa legge, fare i preparativi necessari onde i lavori sieno attivati nella prossima stagione autunnale. Io ho fiducia che da questa convenzione risulterà un vero benessere per quelle parti cospicue del regno, e che sarà essa un avviamento alla completa costruzione di quella rete di ferrovie, completamento che da tutti è vivamente desiderato. *{Bene! Bravo!}*

*Voci. Ai voti! ai voti!*

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura, chiedo se è appoggiata.

(È appoggiata.)

DEPRETIS. Domando la parola contro la chiusura:

CADOLINI. Su che cosa la chiusura?

PRESIDENTE. Chiunque sta attento, sa su che cosa si domandi la chiusura. Sull'articolo 1.

ASPRONI. Dopo il discorso del ministro si chiude la discussione?

PRESIDENTE. Ella non ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Oltreché, come disse benissimo l'onorevole Asproni, non suolsi mai chiudere la discussione dopo un discorso del ministro, e specialmente dopo un così ampio discorso come quello testò fatto; io debbo fare osservare che l'articolo primo implica l'approvazione della convenzione. Ora, anche coloro che in massima hanno intenzione di approvarla, possono credersi in dovere di chiamare l'attenzione della Camera sopra taluni articoli di essa specialmente perché manchino di chiarezza e possano dar luogo a interpretazioni contraddittorie.

Coloro che avversano la convenzione, quanto coloro i quali ne invocano l'approvazione, sentono il bisogno, io credo, di proporre delle modificazioni, od almeno di avere dalla Commissione degli schiarimenti valevoli a dissipare il sospetto che gli articoli accennati non corrispondono a quanto la Commissione stessa si propone di far votare alla Camera.

Io quindi domando che non si chiuda la discussione su questo primo articolo, o che almeno si voglia riservare la discussione sugli articoli della convenzione.

ARALDI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Non può parlare che uno solo.

CORTESE. Chiedo di parlare in favore della chiusura.

PRESIDENTE. Parli.

CORTESE. L'onorevole Cadolini si oppone alla chiusura della discussione perché dice che vi sono dei deputati, i quali potrebbero proporre degli emendamenti, delle modificazioni, dei chiarimenti alla convenzione. Ora, a me sembra che, non essendovi nessuna proposta distribuita ai deputati, la quale contenga degli emendamenti all'articolo 1, e che quindi sarebbero emendamenti, i quali porterebbero delle modificazioni, alterazioni o chiarimenti alla convenzione, non si abbia il diritto di venire a proporre ora, quando la discussione generale e per chiudersi, codesti emendamenti. *(Bisbiglio)*

Finora si è parlato o prò o contro l'articolo 1, cioè o per l'accettazione o pel rigetto della convenzione. Coloro che avevano idea che la convenzione potesse essere approvata, ma con talune modificazioni, avrebbero avuto il debito di additare alla Camera quali sarebbero state queste modificazioni che reputavano utile di adottarsi. Non essendovi, ripeto, nessun emendamento proposto e distribuito all'articolo 1, il quale contenga queste modificazioni ed alterazioni alla convenzione,

mi pare che non sia il caso di protrarre la discussione, perché da essa rampollino i futuri emendamenti.

Io conchiudo quindi per l'accettazione della chiusura della discussione.

CADOLINI. Io propongo un emendamento all'articolo 1 della Commissione, e l'inverò al banco della Presidenza.

DEPRETIS. Ho domandato la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. L'avrà.

Essendo stata appoggiata la chiusura, io la metto ai voti.

(La chiusura è approvata.)

L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare per un fatto personale.

DEPRETIS. Il fatto personale consiste in questo, che il signor ministro mi ha fatto dire cose che non ho detto, opinioni che non ho manifestate, e contraddetto asserzioni che intendo mantenere e giustificare.

PRESIDENTE. Le opinioni non costituiscono fatti personali.

DEPRETIS. Vi è fatto personale, quando si contestano le mie affermazioni, e mi si dà una specie di smentita.

PRESIDENTE. Ma in tutte le discussioni un oratore contraddice ad un altro.

DEPRETIS. Ma perdoni, quando un oratore afferma un fatto ed un altro lo nega, questa negazione dà il diritto all'altro di chiedere la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Depretis, in ogni discussione ci sono fatti che sono affermati da uno e negati da un altro, e non per questo s'intende offesa la persona. La Camera ha bisogno di non prolungare le sue discussioni.

Rileggo dunque l'articolo 1:

«È approvata la convenzione stipulata addì 20 giugno 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, i rappresentanti della società *Vittorio Emanuele*, concessionaria delle ferrovie calabro-sicule, ed il rappresentante della società Vitali, Charles, Picard e compagnia, con le modificazioni qui annesse. »

CADOLINI. Domando la parola per la posizione della questione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CADOLINI. È impossibile che si voti la convenzione a questo modo, perché qui all'articolo 13, per esempio, è stabilito il modo di pagamento dei lavori mediante obbligazioni di 170 lire ciascuna, il cui ammontare totale sarebbe di lire 33,300,000.

Ora queste lire 33,300,000 unite ai quattro milioni di sussidio che lo Stato deve dare, formano un totale di 37 milioni e 300 mila lire; mentre l'ammontare totale dei lavori a farsi è di 47 milioni. E non

vorrete acconsentire che si chieda alla Commissione come vada quest'affare, e come sia che essa fa corrispondere i 37 milioni ai 47? Altri chiarimenti di questo genere è pure inevitabile che si domandino; e in verità io non so comprendere come si voglia chiudere la bocca ai deputati su questa legge, mentre si sono impiegati nella discussione di altre leggi fin venti sedute.

PRESIDENTE. Osservo all'onorevole Cadolini che né egli né alcun altro ha domandata finora la parola sopra alcuno degli articoli contenuti nella convenzione.

DEPRETIS. Se la discussione seguita, torno a domandare la parola. .

RATTAZZI. Domando la parola su quest'incidente.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Rattazzi.

RATTAZZI. Vorrei far osservare all'onorevole Cadolini che non rimane pregiudicata la questione di proporre ai vari articoli della convenzione quelle modificazioni che egli crederà opportune.

Ora si approva la convenzione in principio, giacché si dice nell'articolo 1 *con le modificazioni qui annesse*. Ciò vuol dire che, se l'onorevole Cadolini intende di proporre delle modificazioni agli articoli della convenzione, non gli rimane chiusa la via.

Se la Commissione ha potuto introdurre delle modificazioni, la Camera parimente, indipendentemente dalle proposte della Commissione, potrà prenderne l'iniziativa ed introdurne delle nuove.

Se l'articolo primo fosse concepito in modo assoluto, per esempio, colle parole: *è approvata la convenzione*, certo rimarrebbe chiusa ogni discussione sugli articoli; ma dal momento che in esso si approva la convenzione salve le modificazioni seguenti, se qualcuno crede di proporle, lo può, e la Camera sarà libera di ammetterle o di respingerle.

Io non veggo quindi nessuna ragione perché si possa attualmente impedire la votazione dell'articolo primo nei termini nei quali è scritto.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Cadolini non insiste, come mi pare non ne abbia motivo, io porrò ai voti l'articolo 1.

CADOLINI. Se l'onorevole presidente e la Camera interpretano nel modo inteso dall'onorevole Rattazzi la votazione dell'articolo 1, io non insisto.

PRESIDENTE. Non c'è bisogno d'interpretazione, perché l'articolo è chiaro.

CADOLINI. Resta inteso dunque che dopo si potrà proporre delle modificazioni.

PRESIDENTE. Certamente; ciascun deputato ha sempre facoltà di proporre un emendamento ad un articolo, o un'aggiunta qualunque.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Veramente io non potrei



convenire nell'opinione dell'onorevole Rattazzi, cioè che, dopo votato l'articolo che approva la convenzione, si possa discutere sulle modificazioni alla convenzione, in quanto che, le modificazioni essendo concordate con le parti interessate, queste non sono qui presenti per approvare le nuove variazioni. Quando si volesse seguire questa via, vi sarebbe un mezzo, quello cioè di variare l'articolo 1, facendolo uguale a quello che fu adottato per la convenzione delle ferrovie sarde, il quale diceva: «Il Governo del Re è autorizzato a concludere una convenzione nei seguenti termini, ecc. »

Però questo sistema ha un grave inconveniente, cioè che, dopo fatta la legge ed approvata la nuova convenzione colle modificazioni introdotte dalla Camera, bisognerebbe sottoporla di nuovo ai mandatari delle parti contraenti per farla loro accettare. Ora, qualche ragione vi potrebbe essere perché le variazioni venissero rifiutate, e si potrebbe correre il rischio che la convenzione cadesse affatto.

Quindi io pregherei la Camera a voler permettere che l'onorevole Cadolini e gli altri che hanno osservazioni da fare le esponano in questo momento, onde poi, votato l'articolo 1, si possa passare senz'altro alla discussione degli altri articoli. (*Segni di assenso*)

MACCH, *relatore*. L'onorevole Lancia avrebbe degli schiarimenti a dare a questo proposito.

PRESIDENTE. Poiché la Camera consente, a quanto sembra, che si riapra la discussione sull'articolo 1, (*Movimenti diversi*) darò la parola all'onorevole Cadolini, che ha da fare delle osservazioni, alle quali sarà risposto, ove la Camera creda di dover continuare la discussione.

Ad ogni modo non poteva esservi controversia sul diritto di presentare delle modificazioni, salvo alla Camera l'apprezzare se, trattandosi di una convenzione, potessero le medesime ammettersi.

DEPRETIS. Poiché il presidente ha dichiarato che si riapre la discussione sull'articolo 1, io reclamo il mio turno di parola. (*Movimenti*)

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Forse non mi sono bene spiegato. La mia idea è questa. L'onorevole Rattazzi diceva: nulla osta che si voti l'articolo della legge, e poi si passi a discutere uno ad uno gli articoli della convenzione. Io invece ho detto che, siccome gli articoli della convenzione non potrebbero essere modificati senza il consenso delle parti contraenti, e che una volta deliberato sull'articolo 1 della legge, questa convenzione rimane o accettata o rigettata, così pregava la Camera di acconsentire che chi aveva osservazioni da fare sopra la convenzione, le presentasse fin d'ora, perché una volta tolte di mezzo queste difficoltà si potesse passare alla votazione dell'articolo. (*Movimenti*)

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro aveva proposto che si consentisse la parola all'onorevole Cadolini, poiché egli solo fin qui aveva dichiarato di avere alcune osservazioni da esporre intorno agli articoli del capitolato; la Camera sembrava acconsentire a questa proposta; ed era in questa condizione di cose che io diceva riaprirsi la discussione sull'articolo 1.

DEPRETIS. La prego di consultare la Camera sul mio richiamo al regolamento.

CADOLINI. Io ho avuto la parola.

PRESIDENTE. Non facciamo questioni personali! Poiché l'onorevole Depretis vuole che si consulti la Camera, io la interrogherò volentieri.

La Camera ha dichiarato chiusa la discussione sull'articolo 1, ma siccome l'onorevole Cadolini ha espressa l'intenzione di fare delle obiezioni sugli articoli della convenzione, il ministro ha pregato la Camera, e sembra che la Camera aderisse a questa preghiera, di concedere all'onorevole Cadolini la parola sull'articolo 1. Ora, l'onorevole Depretis insiste perché consulti la Camera se intende riaprire la discussione sull'articolo 1.

*Voci. No I no! (Rumori)*

ARALDI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Non c'è mozione d'ordine.

ARALDI. C'è.

PRESIDENTE. Non c'è che il regolamento, al quale l'onorevole Depretis ha fatto richiamo. Ora, siccome la Camera può deliberare in certe condizioni, io non posso dispensarmi dal consultarla.

CORTESE. Domando la parola per un richiamo al regolamento.

La Camera riapre la discussione unicamente per coloro che vogliono proporre degli emendamenti. Se l'onorevole Depretis intende anch'egli di proporre emendamenti o modifiche alla convenzione, avrà anch'egli il diritto di farlo, ma, se intende di riaprire una discussione generale per avversare intieramente la convenzione, non mi pare che questo procedimento rientri in quello che la Camera ha votato.

PRESIDENTE. Io credo che scioglieremo più presto la questione consultando la Camera; certo lo scopo è stato di ritenere chiusa la discussione generale sull'articolo, ma, con segni numerosi di assentimento, la Camera aderiva alla proposta del ministro che si concedesse al deputato Cadolini la facoltà di fare eccezioni sul capitolato. Questo a me pare sia stato il sentimento della Camera intorno all'andamento della discussione, e, poiché l'onorevole Depretis domanda che la Camera sia consultata, io lo chieggo senz'altro se intenda che si riapra la discussione sull'articolo 1.

(La Camera delibera negativamente. )

La parola spetta all'onorevole Dina per una mozione d'ordine.

DINA. Io credo di dover richiamare alla Camera una consuetudine che non è stata mai abbandonata, salvo che la Camera decida ora altrimenti.

Prima di votare l'articolo che approva la convenzione si è sempre usato di esaminare e discutere la convenzione stessa. La Camera può benissimo dispensare la Presidenza dal darle lettura, ma il diritto della Camera di discuterla non può essere prescritto in nessun modo. Perciò l'articolo approvativo della convenzione non potrebbe essere messo ai voti che quando tutti gli articoli della convenzione fossero stati discussi ed approvati.

Si è sempre usato così.

In questo caso la Camera non crede opportuno che si dia lettura di tutti gli articoli, e ammette soltanto la discussione sopra alcuni articoli speciali; ma ciò dicendo, rinunciando cioè alla lettura della convenzione, non si è detto di prescrivere il diritto che la Camera si è mai sempre riservato.

MASSARI G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Onorevole Dina, io sono in debito di farlo avvertito che in quanto alla lettura di tutto il contratto che ella dice indispensabile, le consuetudini sono di dar solo lettura di quegli articoli sui quali un deputato volesse fare delle osservazioni. È in questo senso che la Camera ha concesso all'onorevole Cadolini la parola, intorno a quei tali determinati articoli.

La discussione finora si aggirò intorno alla legge ed alla convenzione, non sulle parole dell'articolo primo; si sono già esaminate le condizioni e i patti della convenzione medesima. Poteva forse qualche deputato desiderarla più ampia, più minuta, ma quando si è votata la chiusura della discussione, questo desiderio di un deputato non sarebbe più d'accordo colla decisione della Camera.

L'onorevole Massari ha facoltà di parlare.

MASSARI G. L'onorevole presidente ha di già ristabilito nella loro esattezza i fatti secondo la nostra procedura parlamentare, della quale mi pare che l'onorevole mio amico Dina non conservi un'esattissima memoria.

DINA. Domando la parola. (*Mormorio*)

MASSARI G. ha affermato in modo generale ed assoluto che, ogniqualvolta la Camera è chiamata a discutere un progetto di legge, nel quale è compresa una convenzione, essa abbia sempre discusso articolo per articolo la convenzione stessa. Nessuno qui mette in dubbio tale diritto; ma che la Camera l'abbia sempre esercitato è ciò

che io nego e nel modo il più reciso.

Mi permetto poi di aggiungere che dal momento che c'è stata prima una discussione generale sul complesso della legge, o poi una discussione sull'articolo, mi sembra, veramente, che se l'onorevole Dina voleva fare ulteriori osservazioni sopra alcuno degli articoli della Commissione, era allora, che doveva chiederne la lettura, richiamando su di esso l'attenzione della Camera; non già venire ora a fare una proposta, la quale, mi permetta di dirlo, non ha altro scopo che di dichiarare inutile tutta la discussione avvenuta finora, e necessario riaprire la discussione generale.

Io, quindi, prego l'onorevole presidente a volere, come ha fatto finora, mantenere nella sua integrità il nostro regolamento e la fedeltà alla antica nostra procedura parlamentare.

PRESIDENTE. Sarà mantenuta.

DINA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Mi permetta, non credo che ci sia fatto personale; non prolunghiamo la discussione.

MARSICO. Domando la parola.

CADOLINI. Innanzi tutto debbo ricordare all'onorevole ministro, il quale faceva testé la dichiarazione che, non essendo qui presenti le parti, non si potrebbe alterare la convenzione, che, anche in assenza delle parti, si potrebbe benissimo introdurre in essa delle modificazioni, purché queste avessero il solo scopo di dire più chiaramente quanto in termini equivoci fu convenuto colla compagnia. Ora, se in parecchi articoli, che sono conservati nella convenzione presentataci dalla Commissione, vi sono talune espressioni le quali in certo modo hanno riferimento a quella parte della convenzione la quale, proposta prima dal Ministero, fu poscia dalla Commissione eliminata, chiaro è che questi articoli bisogna modificarli. A cagion d'esempio, nell'articolo 1 è detto così:

«La società *Vittorio Emanuele*, concessionaria delle strade ferrate calabro-sicule, mette in suo luogo e vece, per tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla legge di concessione del 25 agosto 1863, dalla convenzione approvata con decreto reale 12 ottobre 1865, convalidato colla legge 13 maggio 1866, dalla convenzione del 17 novembre 1866 e dai reali decreti 9 giugno e 17 novembre 1867, tanto attivamente che passivamente, la società Vitali, Charles, Picard e compagnia, come se, ecc. »

Ora, se questa convenzione ha lo scopo di fare un appalto colla società Vitali, Charles e Picard per la costruzione di una parte delle linee, che c'entra questa sostituzione della società Vitali e compagni alla società *Vittorio Emanuele*?

Tutto ciò non sta più. Questa sostituzione non deve più aver luogo; e dal momento che avete soppressa la parte relativa alla facoltà che il Ministero voleva dare alla società Vitali e compagni di costituire, entro il 1869, una nuova società anonima destinata realmente a subentrare nei diritti e negli obblighi della società *Vittorio Emanuele*, deve sparire ogni traccia di quella facoltà. All'articolo 7 è pur detto:

«Per provvedere ai mezzi di operare la sostituzione di cui nella presente, per soddisfare al passivo dell'asse della compagnia *Vittorio Emanuele*, come sarà specificato negli allegati di cui all'articolo 2, ecc.»

Dunque anche qui nell'articolo 7 si parla della sostituzione della società Vitali e compagni alla società *Vittorio Emanuele*, mentre, come ho già ripetuto, questa non deve aver luogo.

Trovo poi nell'articolo 7 queste espressioni: *Per provvedere ai pagamenti suddetti, il Governo riterrà le sovvenzioni dovute, ed incasserà il prodotto netto sulle linee*, ecc. Ma quali sono queste sovvenzioni? *Se la società, alla quale erano dovute talune sovvenzioni, cessa, in forza di questa convenzione, d'esistere, come si può ancora fare una stipulazione sul modo di usare delle sovvenzioni medesime?* E in vero non è possibile comprendere il significato di questo linguaggio che si trova sparso anche in altri articoli, il quale lascia sospettare elio la Commissione, o non abbia bene esaminata la convenzione che ci propone, o non abbia veduto che questi articoli dovevano essere cangiati in armonia colla modificazione introdotta all'articolo 14.

Io dunque, mentre approvo per necessità i patti quali sono compendiatamente nella relazione, assai succinta per verità, ma sufficiente però a rilevarci il concetto della Commissione, e mentre accolgo questo concetto, intendo però che sia tradotto esattamente negli articoli della convenzione.

Non potendo negare che questa convenzione conserva molte disposizioni le quali, evidentemente, hanno una relazione strettissima coi patti che furono nella convenzione soppressi, i difensori della Commissione osservano che, appunto per virtù della soppressione dell'articolo 14 e successivi, a cui potevano quelle disposizioni riferirsi e collegarsi, è folto il pericolo che le espressioni da me accennate possano produrre dannose conseguenze.

Ma in vero queste contraddizioni, le quali si lascerebbero sussistere nella convenzione, a mio avviso, non potranno a meno di creare poscia delle difficoltà, e forse un bel giorno il Governo si troverà chiamato in giudizio, a cagione dei patti equivoci che oggidì si vuol farci approvare.

Di più, c'è la questione già ricordata dell'articolo 13, in cui si stabilisce il sistema di pagamento dei lavori, poiché, come ho fatto osservare, la somma a cui ammonterebbero le obbligazioni calcolate a

170 lire ciascuna non raggiungerebbe il costo delle linee a costruirsi dalla società Vitali e Compagnia.

Per fare poi un'ultima osservazione debbo dire che, mentre e Commissione e Ministero affermano chiaramente che la presente convenzione è un contratto di appalto a cottimo che si fa colla società Vitali, Charles, Picard e compagnia per la costruzione di determinate linee, non risulta poi abbastanza chiaramente che questo contratto sia veramente a cottimo.

Ora, io credo che sia assolutamente indispensabile che la Commissione riveda il suo lavoro, e che io ripresenti domani gli articoli della convenzione opportunamente modificati in modo di togliere ogni dubbio ed equivoco.

PRESIDENTE. Non c'è nessuna proposta.

CADOLINI. C'è la proposta dell'invio alla Commissione perché domani ci ripresenti emendati gli articoli della convenzione.

LASCIA DI BROLO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Lancia di Brolo.

LANCIA DI BROLO. (*Della Commissione*) Innanzi tutto la Commissione dichiara che essa non vuol fare né una questione di stile, né di lingua, né pretende sostenere che talune cose non possano dirsi con una chiarezza tinche maggiore; crede poco che dalla lettura degli articoli si comprenda benissimo qual è lo spirito della convenzione, quali sono i diritti e gli obblighi del Governo, quali i diritti e gli obblighi della società.

Il dire che tutto ciò si poteva fare con una esposizione migliore, più forbita e più chiara, non credo possa certamente essere un motivo perché si debba modificare un articolo di una convenzione già stipulata fra il Governo e l'altro contraente, del pari come ciò si farebbe nel discutersi di una legge nella quale è permesso il farvi tutti gli emendamenti che si vogliono.

Ora, a me pare che se l'onorevole Cadolini avesse per intero letto l'articolo di cui egli fa cenno.

CADOLINI. Domando la parola.

LANCIA DI BROLO. . . certamente non avrebbe fatta l'osservazione che ha espressa. Ed invero, l'art.1 dice:

«La società *Vittorio Emanuele*, concessionaria delle strade ferrate calabro-sicule, mette in suo luogo e vece per tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla legge di concessione del 25 agosto 1863, dalla convenzione approvata con decreto reale 12 ottobre 1865, convalidato colla legge 13 maggio 1866, dalla convenzione del 17 novembre 1866, e dai reali decreti 9 giugno e 17 novembre 1867, tanto attivamente che passivamente, la società Vitali, Charles, Picard e compagni. »

Ma è verissimo ancora che alla fine di quest'articolo nell'ultimo inciso si soggiunge: «e ciò per gli effetti e nei limiti di questa convenzione. » Ora, gli effetti ed i limiti di questa convenzione] sono stabiliti da tutto l'articolato che segue e segnatamente dall'articolo 14 che la Commissione l'ha mutato del tutto. Nell'articolo 14 del progetto ministeriale si lasciava la facoltà ai signori Charles, Picard e compagni di poter costituire un'altra compagnia nel termine di due anni, la quale avrebbe assunto tutti i diritti e doveri della compagnia *Vittorio Emanuele* per la costruzione ed esercizio della intera rete calabro-sicula. Eran questi i diritti della compagnia *Vittorio Emanuele* alla quale venne sostituita la società Charles e compagni per sé o per quell'altra società la quale essa ai termini di detto articolo 14 avrebbe potuto presentare; ma noi avendo limitati i diritti e gli obblighi della società Charles, Picard e compagni alla sola costruzione dei 640 chilometri di ferrovia, non può esservi alcun dubbio sulla completa decadenza di quei diritti quando la società *Vittorio Emanuele* di faccia a noi più non esiste. Nel nuovo articolo 14 infatti la Commissione dice: «*restando fermo tutto quanto riguarda al compimento della costruzione dei 640 chilometri e l'esercizio dei medesimi per il tempo indicato nel presente contratto, nel resto si dichiara che il Governo è pienamente libero di procedere alla costruzione dei rimanenti tronchi ed alla concessione dell'intera rete delle calabro-sicule, di cui alla legge 1863 e successivi decreti, intendendo i sciolto ogni vincolo fra lo Stato e la società Vittorio Emanuele e i suoi aventi causa.* »

Ora, non è possibile che, a fronte di quest'articolo, sottoscritto ancora dai rappresentanti della società *Vittorio Emanuele*, possano rivivere i diritti della medesima società per cui tanto si preoccupa l'onorevole preopinante.

Risponderò adesso alla seconda obiezione: In verità io non mi aspettava che l'onorevole Cadolini venisse a muovere quella difficoltà testé fatta sull'applicazione dell'articolo 7. L'onorevole Cadolini sa, perché era presente, che nell'ufficio II, quando si discusse questo progetto, fui io appunto che promossi un tal dubbio e chiesi che il commissario a scegliersi ne chiedesse spiegazioni.

Ora, essendo io al banco della Commissione per mandato di tale ufficio, poteva egli esser certo che questa difficoltà si era spianata, altrimenti io non avrei certamente sottoscritto il progetto di cui si tratta.

Egli è vero che l'ammontare delle 196,000 obbligazioni di che è cenno all'articolo 7, è di gran lunga inferiore al costo dei lavori che si devono intraprendere, talmente che se il Governo dovesse pagare i lavori secondo gli apprezzamenti degli ingegneri, ammontando il costo di

questi lavori che restano a farsi a 48 milioni, ne avverrebbe che, dopo spesi i 38 milioni, ammontare delle obbligazioni e dell'appronto dei quattro milioni fatto dal Governo, resterebbero ancora altri dieci milioni di lavori a farsi per il compimento dei quali il Governo non avrebbe che la sola garanzia di una parte della cauzione; ma l'onorevole Cadolini non ha posto mente deserto all'articolo 15 del capitolato, il quale richiamando appunto l'articolo 7 di cui egli fa cenno, e per evitare una tale difficoltà prescrive che le tariffe dei prezzi ed il pagamento debba regolarsi in modo da non poter accadere il caso di eccedere la somma risultante dalle 196,000 obbligazioni che il Governo ritiene nelle sue mani per pagare questi lavori.

Detto articolo 15 è infatti così concepito: «Per regolare i pagamenti di cui all'articolo 13, sarà assegnata a ciascuna linea o sezione di linea quella quota di valore che proporzionalmente alla somma totale a corrispondere alla società può essere competente per portare a compimento tutti i lavori e somministrazioni alle quali è obbligata la società stessa, determinando siffatte quote in proporzione delle somme che a ciascun tratto ed a ciascuna linea debbono essere assegnate.

«La suddivisione del prezzo totale fra le linee suddette sarà sottoposta dalla società allo esame ed alla approvazione del Ministero assieme alla preventiva estimazione dei lavori e somministrazioni a farsi tronco per tronco *onde stabilire i prezzi unitari da adottare in corso d'opera in modo che in nessun caso i pagamenti abbiano a sorpassare le somme prestabilite.* »

Chiaro adunque risulta che l'altro inconveniente di cui si preoccupa l'onorevole Cadolini non potrà avere luogo, e quindi non è il caso di modificare la convenzione per i due motivi che egli ha esposti.

PRESIDENTE. L'onorevole Marsico.

MARSICO. Dopo quello che ha detto l'onorevole Lancia di Brolo, io credo superfluo di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Vede, onorevole Cadolini, che la Camera è desiderosa di procedere alla votazione.

CADOLINI. Se la Commissione consentisse a fare in quell'articolo 15 del capitolato un richiamo all'articolo 13 della Commissione.

MACCHI, *relatore*. C'è, è fatto.

CADOLINI. Non c'è il richiamo nel capitolato.

MACCHI, *relatore*. (*Leggendo*) «I regolari pagamenti di cui all'articolo 13, ecc. , a pagina 26. »

Voci. Ai voti! ai voti!

CADOLINI. Riguardo poi a quanto l'onorevole preopinante ha osservato sull'articolo 1, non ha potuto menomamente modificare la



mia opinione; perché l'ultima parte dell'articolo, su cui chiamò la mia attenzione, io l'aveva già letta, e perché se una sostituzione ha luogo, dopo questa convenzione, l'ente che va a sostituirsi alla compagnia *Vittorio Emanuele* rimpetto alla società Vitali, è lo Stato.

La società Vitali, che oggi tratta con la società *Vittorio Emanuele*, domani quando avrete approvata questa convenzione, con chi dovrà trattare? Con lo Stato. Sarà lo Stato l'appaltante. E come volete che nella convenzione si dica che la società Vitali va a succedere alla società *Vittorio Emanuele*? Questa è una strana contraddizione; ed io non potrò mai dare il mio voto a questa convenzione, se voi non modificate questo articolo, il quale dico il contrario di quello che noi intendiamo di stipulare; ed io non so comprendere come la Commissione voglia persistere nello scrivere il contrario di quello che s'intende fare.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. È innegabile che, atteso le modificazioni portate dalla Commissione alla convenzione, è rimasta qualche men propria dicitura negli articoli, e vi ha qualche sconnesione tra articolo ed articolo; ma però non vi sono difetti tali per cui la chiarezza della convenzione ne abbia a soffrire. Sarebbe forse meglio, dopo adottate le proposte della Commissione, fare una convenzione nuova; ma molte considerazioni hanno consigliato ad attenersi a quella modificata ed accettata dalle parti contraenti, giacché le parti contraenti, in atti scritti che stanno presso il Ministero, hanno dichiarato che non solo accolgono le modificazioni fatte alla convenzione, ma che quantunque credano che i poteri, già presentati al Ministero e dal Ministero alla Commissione, siano sufficienti per autorizzarli ad una esplicita accettazione di queste modificazioni; pure, nel caso che il Ministero non credesse che tali poteri fossero sufficienti, sono disposti a procurarsi immediatamente le necessarie autorizzazioni per accettare in nome dei loro committenti quelle modificazioni che essi hanno già accettate in nome proprio.

L'onorevole Cadolini si ferma principalmente sopra l'articolo il quale dice che la società Vitali, Charles e Picard si sostituisce alla società *Vittorio Emanuele*.

Quest'articolo, se non vi fosse, bisognerebbe metterlo nella convenzione; giacché la Società *Vittorio Emanuele* ha dei diritti e dei doveri da far valere, e qualcuno che la rappresenti è pur necessario che ci sia. Vi sono, ad esempio, dei creditori verso la società, i quali dovranno far valere i loro diritti, e si richiede qualcuno che discuta con essi su questi diritti. Ora, l'articolo della convenzione ha per iscopo di

far sì che la società Vitali si sostituisca temporariamente alla società *Vittorio Emanuele*, ma soltanto nei limiti che vi sono indicati, per adempiere cioè a tutti gli obblighi e far valere tutti quei diritti che

avrebbe messo innanzi la Società *Vittorio Emanuele*, se essa non si fosse sciolta.

Mi pare che queste spiegazioni debbano bastare per mostrare all'onorevole Cadolini che non vi è discrepanza tra l'articolo 1 e gli altri successivi, e che non può nascere alcuno di quegli inconvenienti a cui egli alludeva.

*Molte voci. Ai voti! ai voti!*

PRESIDENTE. Rileggo l'articolo 1 per metterlo ai voti.

«Art.1. È approvata la convenzione stipulata addì 20 giugno 1868 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze, i rappresentanti della società *Vittorio Emanuele* concessionaria delle ferrovie calabro-sicule ed il rappresentante della società Vitali, Charles, Picard e compagnia con le modificazioni qui annesse. »

(È approvato. )

«Art.2. Sarà provveduto per decreto reale allo stanziamento nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici delle somme occorrenti per lo adempimento del disposto dell'articolo 10 della convenzione preindicata.

«Inoltre per far fronte a tutte le possibili eventualità, come pure per provvedere agli assegni ed alle indennità da pagarsi al personale tecnico-governativo incaricato della direzione e della sorveglianza delle opere, verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici la somma di un milione di lire da procurarsi mediante emissione di Buoni del tesoro a misura del bisogno.

«Per soddisfare agli interessi per tutte indistintamente le anticipazioni suddette, fatte e da farsi con Buoni del tesoro, è autorizzata la successiva emissione di altrettanti di tali Buoni da portare in aumento al capitale. »

A quest'articolo venne proposto dall'onorevole La Porta il seguente emendamento:

«Il Governo provvederà alla ripresa dei lavori delle gallerie di Girgenti e di Lercara, valendosi del fondo di cui nell'articolo seguente, salvo a proporre lo stanziamento sul bilancio passivo dei lavori pubblici delle somme necessarie al proseguimento dei lavori medesimi.»

A questo emendamento gli onorevoli De Pasquali e Deodato propongono, come sotto emendamento, che, dopo le parole: «alla ripresa dei lavori delle gallerie di Girgenti e di Lercara,» si aggiunga: «e alla costruzione della galleria di Castrogiovauni.» L'onorevole La Porta ha facoltà di parlare.

LA PORTA. Io in verità non ho fatto un emendamento, ma piuttosto una trasposizione di articolo. L'articolo che era terzo nel progetto della

Commissione io l'ho messo secondo, sostituendo una redazione imperativa alla facoltativa.

Mercé questa sola variante, ove è detto: «il Governo è autorizzato a fare, » io dico: «il Governo provvedere. »

In due parole io raccomando alla Camera, non solo questa trasposizione che è poco importante, ma anche l'emendamento al secondo alinea dell'articolo 2, che io vorrei fosse terzo.

Se mi permette l'onorevole presidente, dirò poche parole sull'uno e sull'altro soggetto.

Nella convenzione del 1866, quando il Governo per suo conto stabilì la costruzione di alcune determinate linee, attesa l'impotenza in cui era la società concessionaria, alcuni tratti ebbero la preferenza.

Sulla linea di Palermo, Termini, Lercara, nella diramazione Girgenti fu attaccata la galleria di Porto Empedocle, e vi si spese una determinata somma. Ma essendo impotente la società, il Governo assunse per suo conto la costruzione delle opere, e lasciò abbandonata la predetta galleria.

Oggi però il Ministero col suo progetto (e la Commissione ve l'ha confortato) venne a fare un atto di riparazione, se non tutto di attualità immediata, almeno in parte di promessa per l'avvenire, e con l'articolo terzo ha detto che il Governo farà i provvedimenti per la ripresa dei lavori.

Si tratta dei lavori cominciati tanto sulla galleria di Girgenti, quanto su quella di Lercara.

La Camera deve comprendere che trattasi di linee le più importanti che forse possano esistere fra le linee ferroviarie di Europa.

È una disgrazia, o signori, che in Italia le tre linee di ferrovie più importanti non esistano.

Quella di Iglesias, in Sardegna, destinata al trasporto dei piombi; quella di Massa e Carrara pel trasporto dei marmi; e quella, più interessante ancora, di Girgenti e Licata che deve dar movimento all'immensa e ricca massa degli zolfi.

Se voi riflettete che lo Stato introita un milione e mezzo per la tassa di esportazione dal porto di Girgenti, sarà agevole convincervi che ivi una linea ferroviaria non solamente farà la ricchezza di quelle popolazioni, ma pagherà se stessa, dando un prodotto chilometrico di 20 o 24 mila lire; e di più renderà allo Stato, nelle tasse che egli esige, quei prodotti che alle tasse vengono dallo sviluppo economico della materia imponente.

Ora, con la presente convenzione pDl 1869 è approvata una linea ferroviaria da Lercara a Palermo. È certo che voi mettete in una posizione differente la provincia di Palermo ove esiste zolfo, e quella di

Girgenti, dove ne esiste una tal quantità che la costituisce come primo emporio del mondo per la produzione soporifera.

Le spese di trasporto saranno risparmiate per i produttori di Lercara; non saranno risparmiate per quelli di Girgenti, che aspettano la loro linea ferroviaria.

Ora io domando alla Camera, non che stanzi dei fondi perché contemporaneamente sieno costrutte queste linee, ma ammesso la ripresa delle opera d'arte, per quelle che hanno bisogno di un maggior tempo, invece di un milione vorrei che si stanziassero due milioni. Domanderei la continuazione della linea di Girgenti e di quella di Licata, e il tronco di Caltanissetta, se potessi aver speranza di vederne accettata la domanda, ma per ora io mi contento di quelle che propone l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Commissione, cioè che nel bilancio del 1869 saranno stanziati i fondi per queste diramazioni. Io non credo, signori, di domandare qualche specialità per Girgenti nella provincia stessa, poiché dall'emendamento che ho letto, firmato dall'onorevole De Pasquali, mi pare che egli si preoccupi di una differenza di posizione che io non voleva stabilire e non la stabilisco fra due diramazioni, importanti ambedue pel trasporto dello zolfo. La linea di Girgenti è la più importante che ci sia nella rete delle calabro-sicule, o la sua galleria è tra le più lunghe, se non tra le più difficili. Per compirla occorre un tempo maggiore di quello che è richiesto per compire le sezioni di Girgenti e di Licata.

Io vorrei abbreviare i lavori di quest'opera d'arte, onde al 1869, quando la Camera potrà venire a stanziare delle somme per le linee di Girgenti e di Licata, le due linee potessero essere ultimate contemporaneamente, onde non si ripeta da Girgenti il danno della concorrenza economica che oggi viene a crearglisi colla linea Lercara-Palermo, la quale trasporterà gli zolfi con molto risparmio di spesa, lasciando nello stato in cui si trovano quelli di Girgenti, di Licata e di Castrogiovanni.

E rifletta la Camera interessare grandemente l'Italia che l'industria solforifera prosperi. Sappia la Camera che oggi l'Inghilterra col *pirite* fa una concorrenza del 35 per cento ai nostri zolfi, non perché manchi il minerale alla Sicilia; essa ne è abbondantemente provvista; ma perché le spese di trasporto e le perdite che si fanno col trasporto sui muli e sui carri sono enormi. Quando vi sarà un risparmio nelle spese di trasporto, il capitale si impiegherà nella produzione, e potendosi dare il prodotto a miglior prezzo, la concorrenza dell'Inghilterra non sarà più temibile.

Per queste ragioni adunque, essendo modesta la mia domanda, limitandosi per la galleria di Girgenti ad aumentare di un milione

quello stanziamento che il Ministero ha proposto, poiché io non reclamo un privilegio, ma cerco di diminuire il danno economico che lì linea Lercara può fare alla produzione solforifera di Girgenti e di Licata, supponendo che nel 1869 queste linee possano essere ultimate, quando gli stanziamenti fossero approvati dalla Camera, io spero che essa vorrà onorare del suo voto la mia proposta.

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

DE PASQUALI. Poiché l'onorevole La Porta, con quella lucidezza d'idee e facilità di parola che gli è propria, ha riguardato la questione dal punto di vista dell'industria solforifera, mi permetterà la Camera che io osservi come, ove la sua proposta venisse accettata, immenso sarebbe il danno che l'industria solforifera appunto ne riceverebbe in Sicilia, dappoiché non è solo nella provincia di Girgenti che esistono le miniere di zolfo, ma esse sono sparse su gran parte della superficie dell'isola. Però il maggior numero di esse esiste nella provincia di Girgenti, e più ancora nella provincia di Caltanissetta.

Quando già saranno facilitati i mezzi di trasporto per Girgenti, che ne avverrà? Ne avverrà naturalmente che i prodotti delle miniere della provincia di Girgenti, per l'agevolazione ottenuta nei trasporti, saranno offerti a minor prezzo, di guisa che gli zolfi che nascono e i producono in altra provincia, non potranno in nessun verso sostenerne la concorrenza. E da ciò ne verrebbe che tutto il vantaggio sarebbe per i proprietari delle miniere che sono nella provincia di Girgenti, e i proprietari che hanno delle zolfare nella provincia di Caltanissetta assolutamente cadrebbero in rovina.

Quale sarebbe il mezzo per far sì che anche la provincia di Caltanissetta godesse di un tale vantaggio?

Io mi avvalgo delle stesse ragioni dell'onorevole La Porta: voi volete affrettare i mezzi di comunicazione in modo che il trasporto degli zolfi possa rendersi da una parte più agevole e dall'altra meno costoso. Or bene, se lo fate per Girgenti, fatelo anche per Licata, che è l'altro punto ove si fanno i grandi depositi di quel minerale, e ove ha luogo l'esportazione di esso all'estero in grandissima copia, sì che lo Stato ne ricava un utile per le finanze assai significante. Questo è facile a combinarsi, dappoiché, quando si sarà fatta la galleria di Castrogiovanni, ci troveremo molto innanti. Voi avrete anticipato quel tale lavoro che dall'onorevole La Porta si vorrebbe anticipato solamente per Girgenti, e però si verrà più presto al compimento delle due diramazioni della rete principale delle ferrovie di Sicilia, si troverà nelle stesse condizioni la provincia di Caltanissetta in cui si vuole mettere oggi la provincia di Girgenti.

Né quello che dice l'onorevole La Porta circa alla concorrenza che

non potrebbe sostenere la provincia di Girgenti per effetto della strada ferrata che va da Lercara a Palermo, è tal cosa che dovrà determinare la Camera ad accettare la sua proposta; giacché, se questa concorrenza portasse danno, credete voi, o signori, che lo porterebbe esclusivamente a Girgenti? E quando voi consentiste che questo danno fosse evitato, vorreste per avventura che lo fosse solo nell'interesse della provincia di Girgenti, e non mai nell'interesse di quell'» di Caltanissetta, che lo patirebbe al certo maggiore?

Io farò osservare alla Camera che non è solo la provincia di Palermo che ha delle zolfare in Lercara, c'è anche la provincia di Catania che ne ha in Leonforte; e non per questo si dice: non fate la strada «li Palermo, non fate la strada di Catania; che anzi sia benedetta la mano che avrà firmato questa convenzione, dalla quale giova sperare che queste strade si faranno. Ma io semplicemente voglio fare osservare la precocità di questa misura messa innanzi dall'onorevole La Porta; e vorrei piuttosto attenermi a quello che nella stessa convenzione è detto all'articolo 16, che la Camera mi permetterà di leggere:

«La società Vitali, Charles, Picard e Compagnia, quando ne riceva l'ordine dal Governo ed entro due mesi dalla data dell'ordine suddetto, avrà l'obbligo di riprendere i lavori per la costruzione delle gallerie di Lercara e di Girgenti, come pure quello d'intraprendere la costruzione delle gallerie di Stallati e di Castrogiovanni. »

Questa è giustizia, o signori; altrimenti si cadrebbe in un privilegio. Qui mi pare che sia molto bene espresso quello che si voleva, e sia veramente soddisfatto il desiderio di tutti noi che si facciano delle strade; ma io non vedo quella odiosa distinzione fra provincia e provincia, che sa come di favoritismo; io vedo qui sanzionato il principio che, quando si debbano riprendere i lavori delle gallerie di Girgenti e di Lercara, contemporaneamente abbiansi a fare quelli di costruzione della galleria di Castrogiovanni (parlo per la Sicilia, e perciò mi limito a questa).

Io non vengo qui ad oppormi a che si riprendano i lavori della ferrovia di Girgenti; io vengo qui ad insistere, per quanto le mie deboli forze lo comportino, che insieme al riprendersi dei lavori di questa galleria si faccia la costruzione di un'altra galleria, la cui necessità è incontestabilissima. Io parlo per un principio di uguaglianza, per un principio di parità di trattamento, parlo per un principio di giustizia; e spero che i miei onorevoli colleghi vorranno rendermi ragione in questo, perché tutto ciò che si può fare in beneficio di un paese, e che ridonda a danno, non dico di un altro paese, ma di un'intera provincia, ho fiducia che la Camera non l'ammetterà mai. È perciò che, avendo fatto quell'emendamento, prego la Camera a volerlo accettare, affinché

la provincia di Caltanissetta sia messa nella stessa condizione in cui sarà posta la provincia di Girgenti, affinché i proprietari della provincia di Caltanissetta non abbiano a dire: ma noi paghiamo le imposte come le pagano i proprietari di altre provincie; perché dunque dovremo soffrire a danno nostro il vantaggio di un'altra provincia senza avere nemmeno la consolazione dell'utile generale?

Ne vale il dire che la linea più interessante delle ferrovie di Sicilia sia appunto, come asseriva l'onorevole La Porta, quella da Girgenti a Palermo. Io credo, e in questo me ne appello a tutti coloro che conoscono la Sicilia, me ne appello all'onorevole ministro dei lavori pubblici e ai componenti la Commissione che avranno studiata la questione, credo, dico, che il che importa alla Sicilia si è di avere la ferrovia che unisca Messina a Palermo, e che attraversi la Sicilia nel mezzo; tanto è vero che le linee di Girgenti e di Licata non fanno parte della rete principale, ma sono chiamate, e giustamente, *diramazioni*, perché, ripeto quello che importa alla Sicilia si è la linea che attraversi, che percorra l'interno, che passi per il centro dell'isola che è Castrogiovanni. Così vi sarebbe in questa via l'affluenza di tutti i prodotti, e non si limiterebbe soltanto a quello degli zolfi. Che, se si vuol dare maggiore importanza all'esportazione degli zolfi, allora tornano a galla tutti gli argomenti che ho addotti per dimostrare l'ingiustizia di favorire una provincia a danno di un'altra.

Signori, non c'illudiamo, l'accettazione della proposta dell'onorevole La Porta sarebbe la rovina addirittura della provincia di Caltanissetta. Infatti, quando saranno facilitati i mezzi di trasporto in Girgenti, i depositi si faranno naturalmente in Girgenti, e coloro che sono più lontani e che per arrivare a quel punto di strada ferrata hanno bisogno di far trasportare i loro prodotti sulla schiena degli animali, questi non potranno mai sfidare la concorrenza coi proprietari di Girgenti, che al piede delle loro zolfare potranno subito riversare i loro zolfi nei depositi di Girgenti.

Per queste considerazioni io prego la Camera di voler dare un po' d'ascolto alle giuste rimostranze che, per organo mio, le fa una intera popolazione, onde avvenga che, ammesso l'emendamento dell'onorevole La Porta, esso sia esteso (come ho avuto l'onore di proporre insieme col mio onorevole amico Deodato), sia esteso, dico, nel senso che, riprendendosi i lavori della galleria di Girgenti, si comincino contemporaneamente i lavori nella galleria di Castrogiovanni, e così vi sarà per tutti quella giustizia che deve informare le nostre deliberazioni.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici.* Il Governo è più che mai

interessato ad accondiscendere ai desiderii manifestati dagli onorevoli De Pasquali e Deodato. È fuori di dubbio che l'apertura delle gallerie richiede più lungo tempo che non il restante della strada, e quindi importa che sia cominciata al più presto, onde così accelerare il tempo in cui possa servire una linea. Però le gallerie menzionate nella legge, ed alle quali si dovranno applicare i mezzi posti a disposizione del Ministero, sono quelle già intraprese. Invece la galleria di Castrogiovanni, di cui parla l'onorevole De Pasquali, come la galleria di Stallati in Calabria sono in una condizione un po' diversa, in quanto che sono bensì state studiate, ma non iniziate. Non vedendo quindi possibile di attivare prima della fine dell'anno i lavori delle gallerie che non si sono ancora incominciate, ed i cui studi forse non sono puranco terminati, non credo necessario di [aggiungere nella legge la somma proposta dall'onorevole De Pasquali. Io sono dispostissimo ad assumere l'impegno di fare immediatamente compiere gli studi, se essi non sono ancora terminati, e di incominciare i lavori al più presto possibile, venendo a dimandare alla Camera, in occasione della [prossima discussione dei bilanci, quei fondi che allora sarò in grado di poter precisare.

Io quindi accettando l'emendamento dell'onorevole La Porta che aumenta di un milione la somma stanziata, e facendo buon viso al desiderio dall'onorevole De Pasquali che chiede che la galleria di Castrogiovanni sia eseguita contemporaneamente alle altre gallerie, prendo impegno di domandare nella prossima Sessione alla Camera i fondi che saranno necessari per proseguire attivamente i lavori non solo delle gallerie di Lercara e Girgenti, ma anche quelle di Castrogiovanni e Stallati.

Se in questo modo l'onorevole De Pasquali è soddisfatto, mi pare che si potrebbe riescire egualmente all'intento suo senza aggravare il bilancio di una somma maggiore che probabilmente non sarebbe spesa, in quanto che egli sa benissimo che non si possono cominciare i lavori se non sono completamente terminati gli studi.

*Voci.* Ai voti 1 ai voti 1

PRESIDENTE. Consente la Commissione che l'articolo terzo divenga così il secondo?

*Voci dal banco della Commissione.* Sì.

ARALDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su quest'articolo?

ARALDI. Sì.

PRESIDENTE. Ella avrà la parola sull'articolo 2 della Commissione.

ARALDI. Siccome l'emendamento proposto verrebbe a pregiudicare in certo modo il mio emendamento, così chiedo di parlare, ma, stante



l'ora tarda. . . (*Rumori a sinistra*)

*Voci.* No! no! Parli 1 parli!

PRESIDENTE. Pare che la Camera intenda di continuare la seduta.

ARALDI. Io desidero di essere brevissimo, tutta vi', credo che quanto sono per dire richiederà qualche tempo, epperciò. . .

*Voci.* Parli! parli!

ARALDI. Come mi riservai nella tornata di ieri, io ho avuto l'onore di proporre un emendamento che cade sull'articolo 2 del progetto della Commissione, nel quale si stabiliscono i fondi necessari al complemento delle opere che vengono affidate all'impresa Vitali, Charles, Picard e compagnia.

Lo scopo del mio emendamento, come ho spiegato ieri alla Camera, è che venga protratta l'esecuzione della linea litoranea Taranto-Bianconovo per lo ragioni che ora sto per esporre.

In primo luogo credo necessario di notare che ieri la mia proposta è stata alquanto fraintesa da alcuno degli onorevoli miei oppositori. Non ho proposto menomamente la soppressione della linea litoranea da Taranto a Reggio, né di Taranto-Bianconovo; io non ho proposto altro se non il differimento dell'esecuzione atteso che la linea eseguita nel momento attuale, eseguita prima che tutto il rimanente della linea calabra non può recare alcun vantaggio alle popolazioni di quelle provincie e cade interamente ad inutile danno dell'erario.

Non è adunque il caso di porre ostacolo alla legge del 1863, né di richiedere nuovi progetti di ferrovie come supponevano gli onorevoli Cicarelli ed Avitabile.

Mi preme inoltre di spiegare anche il senso del giudizio che ho emesso ieri sull'opportunità di questa linea. Ieri l'ho dichiarata illogica ed inopportuna, perché io la considerava isolata da tutto il rimanente della rete, come ce la presenta il progetto di convenzione, che la considera come la prima cosa da eseguirsi.

Ora, a mio giudizio, questa linea non debb'essere che il complemento della rete stessa (*Bisbiglio*) ossia il coronamento dell'edificio.

PRESIDENTE. Alcuni credono che l'onorevole Araldi rientri nella discussione generale.

*Una voce.* Alla questione!

ARALDI. Mi pare d'essere interamente nella discussione particolare. Ho detto che propugno la sospensione temporanea dell'esecuzione di questa linea e per propugnarla debbo necessariamente provare che non solo non è utile, ma è dannosa.

Siccome ho detto, questa linea non è che il complemento della rete delle Calabrie, è il coronamento dell'edificio.

Ora, io non ho mai saputo che si cominci a fabbricare una casa dal tetto.

È certo a deplorarsi che il Governo abbia permesso alla società *Vittorio Emanuele* di cominciare la rete calabra con questa linea; ma un errore fatto non obbliga a commetterne un altro proseguendo e completando fuori tempo quella linea. Meglio assai varrà il porre mano agli altri tronchi interni e più importanti del sistema.

Allorché saranno costrutte le altre linee, e specialmente quella dal Basento a Potenza ed Eboli, la linea da Taranto a Bianconovo diventerà utilissima ed opportuna, e sarà conveniente per le popolazioni.

Gli onorevoli oppositori, che hanno parlato contro la mia proposta, non mi hanno ancora provato che in quei paesi vi sia molto commercio lungo il litorale, non mi hanno provato che vi sia cabottaggio, non mi hanno provato che vi possa essere uno scambio abbastanza considerevole di prodotti territoriali. Basti notare in proposito che il vapore postale (Compagnia Peyrano) non tocca quei paesi che ad intervalli di 15 giorni, e tocca soltanto Cotrone, Cariatì e Taranto.

E vero che sono provincie e paesi ricchissimi, che abbondano di ogni specie di derrate, e non hanno altro bisogno che di portare le loro derrate al mare per imbarcarle; ma a questo scopo la linea proposta non serve affatto, poiché costeggia il mare. Quando saranno costrutte le strade secondarie che facilitino le comunicazioni dell'interno col mare, in allora la ferrovia litorale potrà diventare opportuna.

L'onorevole Cicarelli nel suo discorso di ieri.

PRESIDENTE. Non rientri nella discussione generale.

ARALDI. Sono sempre nei limiti della discussione dell'articolo; io non tendo che a scolparmi da un'imputazione che mi fece l'onorevole Cicarelli.

All'onorevole Cicarelli fece caso che vi fosse qualcheduno in questa Camera che avesse il coraggio di parlare contro questa convenzione; a me ha fatto caso che l'onorevole Cicarelli mi abbia fatta questa osservazione, attesoché non è da meravigliarsi che i deputati in questa Camera parlino secondo la loro coscienza, e dicano la verità secondo la sentono, quantunque questa verità possa riuscire spiacevole ad alcuni loro colleghi, ed anche a quello stesso che la esprime.

L'onorevole ministro dell'interno raccomandò ieri con brevi e giuste parole l'accettazione della convenzione proposta dal Ministero e dalla Commissione, e la raccomandò evidentemente sotto l'aspetto della sicurezza pubblica. Ma l'onorevole ministro dell'interno avrebbe avuta molto maggior ragione di raccomandare questa convenzione, se, invece della linea litoranea, si fosse stabilita la costruzione di una qualche linea, che dal golfo di Taranto conducesse a Napoli, come, per esempio,

la linea dal Basento-Potenza a Napoli. Lungo il golfo di Taranto e dappertutto, lungo le coste del mare, si può guadagnare molto tempo e spedire truppe con celerità per mezzo di barche e di vapori, per supplire alla mancanza di strade. Invece per attraversare la lunga estensione delle regioni montuose occorrono buone strade ordinarie o ferrovie. (*Rumori a sinistra*)

Voci. Ai voti! ai voti!

ARALDI. Prego la Camera di avere un poco di condiscendenza. Vedono già dal disordine del mio discorso che io cerco di abbreviare.

PRESIDENTE. Ma si faccia carico della circostanza che la discussione generale è esaurita.

ARALDI. Io ho diritto di svolgere il mio emendamento.

PRESIDENTE. Sì, ma non due volte, una nella discussione generale, ed un'altra adesso.

ARALDI. Siccome è stato oppugnato, e le ragioni dei miei avversari avrebbero potuto far senso sulla Camera, credo d'avere qualche diritto di rispondere a quelle ragioni.

PRESIDENTE. L'esercizio di un diritto deve sempre essere accompagnato dall'opportunità. Ella vede le circostanze in cui si trova la Camera.

ARALDI. Ieri dissi come questa linea sarebbe stata gravosa all'erario, atteso che il suo esercizio avrebbe costato 12 mila lire al chilometro. L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha fatto osservare che probabilissimamente l'esercizio di questa linea non salirebbe che alle 7000 lire per chilometro. Io conosco infatti alcune ferrovie per le quali l'esercizio costa anche meno; ma trattandosi d'una linea di quella natura, e per la quale il Governo dovrebbe affidarne l'esercizio ad una società, mi permetto di dubitare che egli potesse appaltarne l'esercizio a meno di lire 12,000. Se poi il Governo si decidesse ad esercitarla direttamente, in allora io sono intimamente persuaso, anzi con sicuro che verrebbe a costare di più, atteso che le amministrazioni governative costano sempre di più che le private.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha osservato che, compiuta questa linea, le merci, passando lungo il mar Ionio, possono giungere sino alle provincie settentrionali d'Italia, percorrendo un tratto che egli stesso ha detto essere di 1200 chilometri.

Io mi permetto d'osservare all'onorevole ministro che soltanto la lunghezza di questo viaggio impedirebbe che le merci venissero dirette su quel cammino.

Evidentemente il prezzo del trasporto sarebbe assai superiore a quello che le merci medesime devono pagare per il trasporto sui bastimenti da commercio.

Ma se invece l'onorevole ministro, alla linea litoranea, proposta nella convenzione, si decidesse a sostituire la linea centrale dal Basento ad Eboli.

LOVITO. Domando la parola.

ARALDI. in tal caso il percorso delle merci risulterebbe assai più breve. In allora si potrebbero avere nell'Italia superiore le merci di quelle provincie ad un prezzo assai minore, ed allora credo anch'io che la nuova linea di ferrovia potrebbe essere proficuo all'erario.

Stante l'ora tarda finisco, e mi limito ad insistere sul mio emendamento, proponendo che la legge venga rinviata alla Commissione affinché sia modificata nel senso del medesimo.

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Io voglio soltanto dichiarare alla Camera che il Ministero non può accettare la proposta dell'onorevole Araldi.

Non risponderò alle sue argomentazioni, tranne ad una sola, e risponderò con un fatto.

Egli tacciava di meno esatta la proposizione mia che, qualora la strada ferrata dell'Ionio fosse costrutta, anche le poche merci che trasportasse, dovendo percorrere ben 1200 chilometri di strade sovvenzionate dal Governo, produrrebbero già un vantaggio al nostro erario: e tacciava di meno esatta quest'asserzione, inquantoché diceva, la lunghezza della via a percorrere obbligherà queste merci ad andare per mare anziché per terra.

Ebbene, io gli risponderò con questo fatto solo: oggi i grani delle Puglie, per le facilitazioni fatte sulle ferrovie meridionali, per andare a Marsiglia attraversano tutta la ferrovia sino a Bologna, indi vanno a Genova, giacché trovano un vantaggio sul trasporto marittimo nei forti ribassi fatti dalle ferrovie. Dunque non vi è ragione per cui gli olii, i cotonei, i vini e le altre merci non prendano la via di terra per venire dalle Calabrie nell'alta Italia.

*Molte voci*. Ai voti 1 ai voti!

PRESIDENTE. Domando se la proposta dell'onorevole Araldi sia appoggiata.

DIODATO. Si verifichi se la Camera è in numero. (*Rumori di disapprovazione e segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Se si passerà ai voti, si delibererà sulla sua proposta dopò quella del deputato Araldi.

DEODATO. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. L'avrà.

Domando se la proposta Araldi è appoggiata. (Non è appoggiata.)

Domando agli onorevoli De Pasquali e Deodato se persistono nel sottoemendamento all'emendamento proposto dal deputato La Porta,

già accettato dalla Commissione e dal Ministero.

DEODATO. Chieggo se la Camera è in numero.

DE PASQUALI. Per la parte mia persisto; ma siccome l'onorevole Deodato ha chiesto che si verifichi se la Camera sia in numero.

*(Rumori)*

DEODATO. Anch'io persisto per l'imparzialità.

PRESIDENTE. La Commissione accetta questo sottoemendamento?

CANTELLI, *ministro per i lavori pubblici*. Io debbo insistere nelle cose dette da prima.

Dal momento che dichiaro che farò studiare questa linea, e che alla prossima Sessione del Parlamento, quando si presenterà il bilancio, chiederò alla Camera i fondi necessari, mi pare che debbano accontentarsi. Ma col portare oggi in bilancio questi due milioni non si otterrebbe alcun risultato, in quanto che non si potrebbero impiegare in lavori che non sono ancora né studiati, né cominciati.

Mi pare che possono accettare queste mie dichiarazioni perfettamente consentanee ai loro desiderii.

PRESIDENTE. Se le parole dell'onorevole ministro hanno soddisfatto gli onorevoli deputati, potrei supporre che cessassero dall'insistere.

DEODATO. *(Con calore)* Io non posso prendere atto di quello che dice il signor ministro, perché questa è una questione esiziale pel mio emendamento e per la provincia di Caltanissetta. Però, se si deve stanziare un fondo, si stanzi per tutte e due le provincie; se no, dichiaro che non accetto. *(Interruzioni)*

*Voci.* Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Dunque insiste?

DEODATO. Insisto non solo, ma prego, se si va ai voti, che si verifichi se la Camera è in numero. *(Rumori prolungati)*

*Voci.* Domani! Domani!

*Altre voci.* No! No! *(Rumori)*

PRESIDENTE. Vedano i segretari se la Camera è in numero.

*Voci.* È una domanda strana!

*(Segue una breve pausa.)*

PRESIDENTE. L'ora essendo già inoltrata, la votazione è rinviata a domani.

La seduta è levata a ore 6 1/4.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

1° Seguito della discussione sul progetto di legge relativo alla convenzione stipulata colla società delle ferrovie calabro-sicule.

#### Discussione dei progetti di legge:

2° Modificazione della dotazione immobiliare della Corona;

3° Provvedimenti proposti dalla Commissione d'inchiesta sul corso forzoso dei biglietti

di Banca;

4° Amministrazione centrale e provinciale, e istituzione degli uffici finanziari provinciali;

5° Ordinamento del servizio semaforico sui litorali;

6° Abolizione della privativa delle polveri da fuoco.