

TORNATA DEL 4 APRILE 1865

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. — Istanza del deputato Cadolini sull'ordine del giorno. — Seguito della discussione generale del disegno di legge per il riordinamento, e l'ampliamento delle ferrovie del regno — Il deputato Boggio termina il suo discorso contro il medesimo — Discorso del ministro per le finanze, Sella, in difesa del progetto — Chiusura della discussione generale — Chiarimenti dei deputati Leopardi, Depretis, Argentino e Valerio — Spiegazioni del presidente del Consiglio, La Marmora. — Relazione sui progetti di legge: ampliamento del territorio della città di Firenze; continuazione della sede in Torino del Tribunale supremo di guerra. — Istanza del ministro per l'interno, Lanza, e del deputato di San Donato per sedute straordinarie, ammessa dopo osservazioni del presidente. — Discorso riassuntivo del relatore Correni, in risposta agli oppositori al progetto — Continua domani.*

La seduta è aperta al mezzo tocco.

MASNARI, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, che viene approvato, ed espone il seguente sunto di petizioni:

10696. La Giunta municipale di Macerata invita la Camera a voler adottare il principio che i beni delle corporazioni religiose soppresse e da sopprimersi siano almeno in parte erogati a beneficio delle provincie e dei comuni in cause di pubblica utilità.

10697. Le Giunte municipali di Cerenza, di San Marco la Catola, di Carlantino, di Castelvecchio di Puglia e di Pietro Montecorvino nella Capitanata, espongono alcune considerazioni in favore della strada ferrata da Benevento a Foggia.

10698. Undici parroci dei comuni circonvicini al monastero di Monte Oliveto Maggiore, compartimento Senese, pregano la Camera di respingere la proposta soppressione delle corporazioni religiose.

10699. Dieci religiosi dell'ordine dei Minori Riformati di San Francesco nel comune di Piತ್ರaperzia, provincia di Caltanissetta, dichiarano di non volere abbandonare la vita monastica che professarono e protestano contro petizioni state sporte in senso contrario alla presente.

10700. Il sindaco della città di Lecco, a nome di quel municipio, penetrato dell'importanza del tronco ferroviario Monza-Calolzio sia nell'interesse locale, che internazionale, domanda che venga dalla Camera autorizzata la sollecita costruzione della ferrovia medesima.

10701. Ottantacinque abitanti di Cutro chiamano l'attenzione della Camera sui gravi danni che risulterebbero per quelle popolazioni qualora nel votare la

ferrovia di Cotrone si desse la preferenza al tracciato per Isola e Castelle su quello di Cutro che risponde agli interessi generali del paese.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Casaretto, presidente della Camera di commercio ed arti di Genova, fa omaggio di quattrocento copie di una relazione fatta alla stessa su quella parte del progetto di legge pei *Procedimenti finanziari* che ha tratto alla soppressione del porto franco di quella città.

CADOLINI. Domando la parola sul sunto delle petizioni.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CADOLINI. Prego la Camera a dichiarare d'urgenza la petizione numero 10701, colla quale parecchi cittadini di Cutro in Calabria, venuti in cognizione che il Ministero avesse intenzione di approvare il progetto presentato dalla compagnia delle ferrovie Calabro-Sicule pel tracciato della linea Jonia da Cotrone alle foci del fiume Tacina, e venuti in cognizione che questo tracciato invece di tenere la linea più breve, più economica per lo Stato e meglio proficua per la parte più popolata di quelle contrade, seguirebbe per tutta la sua estensione le lunghe risvolte del litorale Jonio per Isola e Castelle, percorrendo così luoghi deserti e spopolati nel solo interesse della compagnia, alla quale naturalmente conviene dare alle linee il massimo sviluppo possibile, invocano dalla Camera un voto in favore della linea la quale tocchi o meglio si avvicini agli importanti comuni di Cutro, Petronà, Mesuracca, Policastro, Cotronei, Rocca Lombarda, San Mauro, Santa Severina, Scan-

TORNATA DEL 4 APRILE

dale, quale più conveniente alle popolazioni ed allo Stato.

Siccome la costruzione di questo tronco potrebbe da un giorno all'altro essere iniziata, siccome in epoca vicina si potrebbero incominciare sul medesimo i lavori, così è evidente che se la Camera non si preoccupasse sollecitamente della petizione di cui si tratta, sarebbe poscia oziosa e tardiva ogni sua deliberazione, sarebbe inutile ogni provvedimento che la prudenza potesse dettarle; e i voti di quelle popolazioni resterebbero intieramente inesauditi per non essere presi in considerazione se non quando non si sarebbe più in tempo di ascoltarli.

Trattandosi di una quistione importantissima, trattandosi che, ove fosse ammesso dal Ministero per questa parte della linea Jonia il tracciato che io accennai, lo Stato dovrebbe sobbarcarsi ad un maggiore dispendio a cagione che quel tracciato produrrebbe un evidente danno, un aumento di percorrenza, a cui corrisponde una maggiore estensione di garanzia chilometrica, sarebbe necessario che la Camera volesse occuparsene indilatamente.

Perciò, oltre al domandare l'urgenza per questa petizione, pregherei la Camera di volere entro la presente Sessione dedicare almeno una tornata alle petizioni, in guisa da prendere qualche deliberazione sulle più importanti ed urgenti, ed in ispecie su questa e sulle altre che riguardano il tracciato di ferrovie, sullo quali si possono da un giorno all'altro cominciare i lavori, per modo che sarebbe poscia vano ed infruttuoso il prendere alcuna deliberazione.

PRESIDENTE. La petizione raccomandata dall'onorevole Cadolini sarà dichiarata d'urgenza. Quanto al tenere una seduta per le petizioni prima che l'attuale Sessione si chiuda, lo si farà conciliabilmente coi molti lavori che, come sa l'onorevole Cadolini, sono ora in corso.

CADOLINI. Allora, se l'onorevole presidente me lo consente, io mi riservo di fare a tempo opportuno la proposta formale di tenere una seduta allo scopo accennato.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE SUL RIORDINAMENTO E L'AMPLIAZIONE DELLE FERROVIE DEL REGNO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale sul progetto di legge per riordinamento e l'ampliamento delle reti ferroviarie del regno.

L'onorevole Boggio ha la parola per continuare il suo discorso.

BOGGIO. Debbo premettere una dichiarazione.

Siccome le cose che io dovrò dire, e principalmente nell'esordio delle osservazioni che sto per sottoporre alla Camera, si riferiscono alle dichiarazioni che sono state fatte ieri dagli onorevoli ministri generale La Marmora e Sella, io prego il signor ministro dei lavori pub-

blici, che è il solo presente al banco dei ministri, ad aver egli la compiacenza di tenerne conto per tutto ciò che possa per avventura interessare personalmente, però sempre bene inteso nella loro qualità politica, i due ministri La Marmora e Sella.

Fatta questa dichiarazione che mi era imposta da ragioni di convenienza che ciascuno può apprezzare, entro in materia....

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Si manderanno a chiamare.

BOGGIO. Non faccio istanza perchè si mandino a chiamare; mi basta solo di porre in avvertenza la Camera che, da ieri in poi, la questione ha cambiato aspetto. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole La Marmora è impossibile il non discutere la quistione ministeriale che egli ci ha ieri proposta. Se impertanto il signor ministro dei lavori pubblici preferisce che i suoi colleghi sieno presenti, io attenderò che giungano.

Ma in verità mi sembra...

JACINI, ministro dei lavori pubblici. Potrebbe incominciare: io ritengo che fra pochi minuti saranno qui; ed appena arrivati, io comunicherò loro gl'intendimenti.

BOGGIO. Appunto io dicea sembrarmi che è troppo bene rappresentato tutto il Ministero dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè la presenza degli altri suoi colleghi sia indispensabile.

Le dichiarazioni fatte ieri dal generale La Marmora presidente del Consiglio, e dal ministro delle finanze, hanno avviato la discussione sulla legge attuale in una fase intieramente nuova.

Sino a ieri noi eravamo in faccia ad un problema amministrativo ed economico; si trattava semplicemente di sapere se fosse giunto il momento opportuno di decretare l'assetto definitivo della rete ferroviaria d'Italia; si trattava di sapere se codesto assetto lo si dovesse domandare a gruppi artificialmente creati dal legislatore, o non piuttosto attenderlo dallo sviluppo naturale dei bisogni economici del paese; si trattava di sapere se dovesse preferirsi il sistema di garanzie perpetue che lo Stato promette alle compagnie, o non piuttosto lasciare un campo più libero all'azione del Governo, e risparmiare un onere permanente ed indeclinabile alle finanze dello Stato; si trattava, finalmente, di sapere se il contratto di vendita delle ferrovie dello Stato ci offriva tali condizioni che lo rendessero conveniente al paese.

Tutte queste erano questioni amministrative, erano questioni economiche, sulle quali ciascuno di noi era pienamente libero, politicamente e moralmente, di dare quel voto che meglio rispondeva alle sue convinzioni personali.

Ora invece, ecco un nuovo elemento introdursi nella discussione, e quello che più importa un elemento preponderante che assorbe e schiaccia tutti gli altri, la questione di Gabinetto.

Anzi, non solamente una questione di Gabinetto, ma due addirittura.