

subire spostamenti, restando fisso il loro totale. »

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto nella tornata pomeridiana di domani.

### Discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1895-96. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Zavattari.

**Zavattari.** Ho voluto profittare della discussione generale di questo bilancio per rivolgere due domande all'onorevole ministro dei lavori pubblici. La prima concerne lo stanziamento delle lire 60,000 per gratificazioni agli impiegati straordinarii addetti alla costruzione delle linee ferroviarie, e che sono stati licenziati.

Io sono d'avviso che quegli impiegati non siano stati ben trattati coll'averli licenziati così improvvisamente. So che l'onorevole ministro ha dato a chi tre mesi, a chi quattro, a chi cinque mesi di stipendio, come sussidio. Ma a me sembra che per questi impiegati i quali hanno lavorato trentadue anni, si poteva fare molto di più.

Un'altra osservazione, che voglio fare all'onorevole ministro, è questa: i lavori fatti dalle Società cooperative nell'anno passato, di nove milioni, è stato troppo poco; e ciò perchè l'Ispettorato generale ostacola le domande delle Società cooperative di lavori pubblici. Io faccio perciò voti che l'onorevole ministro ordini all'ispettorato generale di essere più largo che può nell'affidare i lavori alle Società cooperative.

I relatori del bilancio sono meravigliati che l'onorevole ministro abbia confessato non essere possibile alcuna riforma nell'organico dell'Ispettorato generale, e che quel servizio costi troppo, perchè le economie fatte in quest'anno, hanno raggiunto soltanto lire 53,000.

Questa osservazione ha dato ragione a tutti coloro i quali hanno continuamente osservato che l'Ispettorato generale delle ferrovie italiane ha il vizio di origine: è stato male impiantato.

Io non posso dire in qual modo si do-

vrebbe oggi provvedere. Se uomini eminenti si sono occupati di studiare il problema, senza poterlo risolvere, bisognerà farlo studiare da altri. Ad ogni modo, il fatto è che anche l'onorevole ministro riconosce come quel servizio costi troppo, e sia impossibile fare economie. Ora il pubblico, constatando che quel servizio fu male impiantato, dice che se fu impiantato a quel modo lo fu solamente per favorire alcune alte cariche.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Radice.

**Radice.** Nel bilancio che si discute non vedo accennate alcune stazioni che pur si trovavano elencate nella legge 12 luglio 1894: e per citarne due dirò delle stazioni di Seregno ed Usmate, che fanno parte della linea Seregno Ponte S. Pietro, l'una al suo innesto nella Milano-Chiasso l'altra allo incrocio colla Monza-Lecco.

È quasi inutile ricordare che la ferrovia Seregno-Ponte S. Pietro ha per iscopo di congiungere il Bergamasco col Novarese e di avere un più breve percorso dal Veneto al S. Gottardo con un vantaggio cioè di dieci chilometri in confronto della via per Lecco-Merone, e di otto in confronto del percorso per Usmate-Monza-Seregno.

Nel bilancio di previsione del 1892-93 si trova indicata la cifra di lire 1,468,398 lire, destinate precisamente per l'ampliamento di varie stazioni, fra cui anche queste da me indicate; ma nel bilancio attuale, di queste stazioni non si parla più. Io voglio credere che questi fondi si trovino ancora nei residui disponibili.

Però vedendo che nei successivi bilanci se ne faceva cenno e in questo non se ne parla più, mi permetto di rivolgere preghiera allo onorevole ministro dei lavori pubblici perchè voglia darmi in proposito qualche spiegazione. Io non vengo, onorevole ministro, a parlare per una questione d'ampliamento di una stazione qualsiasi: parlo perchè trattasi di una questione di capitale importanza per il commercio, e perchè desidero che non siano stati gettati via i cinque milioni e mezzo che lo Stato ha speso per la Seregno-Usmate-Ponte S. Pietro continuandosi oggi giorno a far discendere le merci da Usmate a Monza per risalire a Seregno con un maggiore percorso, come già dissi, di otto chilometri.

Ora, il tronco diretto fra Usmate e Seregno, di chilometri quattordici non si trova in grado