

essere accolta anche favorevolmente dagli onorevoli deputati che hanno promosso questo stanziamento.

Nel progetto di legge votato dalla Camera per il riordinamento della contabilità, vi ha un articolo che dice che le opere nuove straordinarie, che si debbono ripartire su vari bilanci, debbono fare oggetto di leggi speciali.

La Camera ha votato questo principio, che ritengo, per parte mia, un principio salutare. Ora il prolungamento del molo è un'opera nuova ed ingente, la cui spesa dovrà ripartirsi fra molti bilanci, e rientra assolutamente in quella categoria di opere che devono essere votate con leggi speciali.

Questa sola considerazione, oltre a tutte quelle del mio onorevole collega sottoposte alla Camera, dovrebbe, mi pare, bastare per convincere gli onorevoli deputati essere più conveniente, più opportuno che un'opera di quella natura sia oggetto di legge speciale.

Il Ministero ha la ferma, fermissima intenzione di presentarla nel corso della Sessione, e spero che la Camera la accoglierà senza grave difficoltà; mentre io non credo ch'essa desideri di votare un'opera così grave all'occasione di un articolo di bilancio.

Voci. Ai voti! ai voti! — A domani!

La seduta è levata alle ore 5 ed 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio passivo del dicastero dei lavori pubblici;

2° Comitato segreto per la continuazione della discussione del bilancio interno della Camera.

TORNATA DEL 22 GENNAIO 1853

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO RATTAZZI.

SOMMARIO. *Atti diversi* — *Relazione sul progetto di legge pel riordinamento delle Camere di commercio* — *Seguito della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici pel 1853 e della categoria 39, Porto di Genova* — *Nuova proposizione del deputato Sauli Damiano ed osservazioni dei deputati Casaretto, Michelini e Bosso, e dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze* — *Approvazione delle categorie 39, 40, 41, 42, 43, 44 e 45* — *Osservazioni sulla categoria 46, dei deputati Sauli D. e Angius, e risposte del ministro dei lavori pubblici, e del relatore Del Carretto* — *Approvazione delle categorie 46 e 47* — *Considerazioni del ministro suddetto sulla categoria 48, Concorso nelle spese dei porti di seconda categoria, e spiegazioni del relatore* — *Proposizioni dei deputati Bonavera e Casaretto per aumento* — *Osservazioni del ministro medesimo, del relatore e del deputato Biancheri* — *Reiezione della proposta Bonavera, ed approvazione della categoria 48* — *Proposizione del deputato Mathieu sulla categoria 49* — *Osservazioni del deputato Angius* — *Reiezione della proposta, ed approvazione delle categorie 49, 50 e 51* — *Istanze dei deputati Menabrea e Michelini sulle strade comunali, e risposta del ministro suddetto* — *Approvazione della somma totale del bilancio* — *Relazione di petizioni* — *Discussione sulle petizioni relative alla compagnia dei Gremii dei Carratori e dei Sant'Elmari* — *Invio delle medesime al Ministero.*

La seduta è aperta alle ore 1 e 1/2 pomeridiane.

CAVALLINI, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente tornata.

PRESIDENTE. La Camera essendo in numero, mette ai voti il processo verbale testè letto.
(È approvato.)

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Essendo presente il deputato Cornero, lo invito a prestare giuramento.

CORNERO presta giuramento.

PRESIDENTE. Il ministro d'istruzione pubblica scrive:

« Sulla petizione presentata a cotesta Camera dei deputati

da vari cittadini del comune di Bosco, segnata col numero 3721, il ministro sottoscritto, sentito il Consiglio universitario ed il Consiglio superiore di pubblica istruzione, ha dichiarato:

« 1° Che il comune di Bosco non ha alcuna ragione a reclamare il diritto di presentare i giovani ai posti gratuiti fondati da Pio V, poichè, se le tavole di fondazione conferirono a quel comune in modo eventuale tale diritto, esso però lo ha ceduto all'imperatrice Maria Teresa, e da questa fu trasferito nel Re di Sardegna col trattato del 27 giugno 1765; che, se posteriormente il comune di Bosco esercitò il diritto che ora reclama, ciò avvenne per concessione precaria del Re, ritraffabile e stata poscia ritratta;

« 2° Che l'esame di concorso stabilito per riconoscere i più degni tra gli aspiranti a quei posti non si può riputare

contrario alla bolla di fondazione, perchè, secondo essa, i giovani nominati a quei posti avrebbero dovuto essere assoggettati ad un esame apposito, onde dar prova della loro capacità;

« 3° Che per l'assegnazione dei posti gratuiti, dei quali si tratta, si debbono osservare le norme attualmente in vigore, le quali furono già col nuovo sistema di votazione modificate;

« 4° Che quelli che aspirano ai posti di lettere, di filosofia razionale o di filosofia politica, debbono sostenere tutti gli esami di concorso che sono prescritti agli aspiranti a posti analoghi di regia fondazione, così richiedendo il bene degli studi;

« 5° Che debbasi lasciare libera agli aspiranti la scelta della facoltà alla quale intendono applicarsi, per essere cessata la ragione, per cui siffatta scelta era stata tolta nel 1822;

« 6° Che gli aspiranti medesimi possano anche, ove lo desiderino, applicarsi alla facoltà di matematica, perchè così richiederebbe la presunta volontà di Pio V, il quale non ne fece parola nelle tavole di fondazione, unicamente perchè in quel tempo non era ancora stabilito per tale facoltà un corso di studi universitari;

« 7° Che queste norme debbansi seguire per tutti i posti gratuiti fondati da Pio V, e non soltanto per quelli fondati in favore del comune di Bosco. »

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PEL RIORDINAMENTO DELLE CAMERE DI COMMERCIO.

DEL CARRETTO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge pel riordinamento delle Camere di commercio. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 686.)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1853.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici.

La discussione era rimasta alla categoria 39, *Porto di Genova*.

La parola spetta al deputato Sauli.

SAULI DAMIANO. Io debbo confessare alla Camera, che nella domanda che io feci e all'epoca della discussione generale del bilancio, e nella tornata di ieri, incorsi in un errore, chiedendo che fosse aggiunto a questa categoria il primo alinea successivo all'indicazione generale la *spesa del prolungamento del molo nuovo*, quale alinea porta una somma di lire 30 mila.

Il signor ministro dei lavori pubblici ebbe la compiacenza di farmi osservare questa circostanza, ed io per conseguenza ritiro la mia proposta.

Non posso però decidermi diversamente da quanto io avevo domandato per l'altro alinea, che è quello che comprende la costruzione di una via di comunicazione dallo scalo della Chiapella al molo nuovo.

Per giustificare siffatta opinione farò osservare, che se noi metteremo mano a quell'opera che è accennata nel primo

alinea, noi non faremo che cominciare quella che succede, cioè l'apertura della strada che tende al molo nuovo della parte di mare.

Ora io confido assai nelle promesse ministeriali, ma avvenendo un mutamento (il quale è desiderabile certamente che non succeda) potrebbe accadere che questa strada non si eseguisse. In tal caso che cosa avremmo guadagnato? Vi sarebbe un'apertura di più nella nostra cinta, la quale certamente tornerebbe nociva quanto alla difesa e si accrescerebbero forse le vessazioni che già al presente si soffrono per parte dei preposti delle dogane. D'altronde lascieremmo imperfetta un'opera di somma importanza. Ho di già osservato nel mio primo discorso, e torno ora a dire che altamente rileva il preparare i lavori che debbono antecedere alla costruzione del molo nuovo, pei quali si richiede un maggior lasso di tempo che non per l'esecuzione del resto, e che questa riescirà assai più perfetta ed agevolata se i lavori preparatorii saranno bene avviati quando essa dovrà intraprendersi. Siccome quindi la base di questo lavoro preparatorio si è appunto questa strada che si proponeva dal signor ministro, io credo nell'interesse del lavoro di dovere insistere affinchè sia conservata la somma di lire 100,000 a ciò necessaria, la quale dovrebbe aggiungersi alle lire 30,000, riferite al primo alinea e che sono già state accordate, facendo così un solo sistema di queste due opere, le quali per la loro natura non possono andare l'una dall'altra disgiunte.

Il signor ministro dice che questa somma sarà aggiunta a tutte le altre che compiranno il progetto generale di questo prolungamento, ma io stimo che ciò non possa essere, ed almeno non debba in arte esistere; ed anzi io credo che la somma di 100,000 lire proposte per la costruzione della via di comunicazione riunita all'altra per l'apertura allo scalo della Chiapella, non debbono formare che un solo ed identico lavoro, perchè l'uno non può esistere senza dell'altro, e l'uno diventa inutile, se l'altro non esiste.

Per questo motivo io chiedo alla Camera che voglia lasciare in questa medesima categoria quella somma che riguarda il 2° alinea dell'articolo 1, vale a dire quella che è relativa alla costruzione di questa strada che deve unire il ridotto scalo all'estremità del molo nuovo.

PRESIDENTE. Il deputato Stallo mantiene la sua proposta?

STALLO. Io mi unisco a quella fatta dal deputato Sauli.

CASARETTO. Partigiano io della discentralizzazione, non verrei a nulla domandarvi se la legge non me ne facesse una necessità, dopo avere attirato a sé l'attivo dei porti e una parte del passivo.

Dopo le cose dette dagli onorevoli deputati Sauli e Stallo, non insisto io maggiormente sulla loro proposizione. Io ne farò invece un'altra; vedo in questa categoria che è stabilita una somma di circa 50,000 lire per riparare ad un grave difetto del porto di Genova, che è la mancanza delle calate, questa sarà una buonissima misura; ma osservo che il luogo scelto sarà ancora il meno utile, e le calate sono opportune specialmente là dove sono fiancheggiate dai magazzini. Propongo perciò che sia stanziata in bilancio un'altra piccola somma per fare le calate in località dove esistono in parte o si possono fare dei magazzini. Questa somma servirebbe per atterrare quelle case chiamate *muragliette*, che, partendo dal porto franco, cingono il porto sino al molo vecchio: io non dubito punto che una volta che fosse fatta questa calata con quest'atterramento, i proprietari di quelle case, ovvero società particolari, farebbero il possibile per adattare quei

magazzini e quelle case alle convenienze commerciali, secondo insegna l'arte moderna; io trovo ciò utile, tanto più che questi magazzini potrebbero prendere, volendo, un grande sviluppo, giacchè si potrebbe al bisogno aumentarne la profondità, unendovi quelle case che loro stanno alle spalle; e crescendo i bisogni commerciali, si potrebbe all'occorrenza occupare tutta quanta quella penisola che separa il mare delle Grazie dalle acque del porto. Questa parte di calata sarebbe tanto più utile se si continuassero le rotaie di ferro che debbono arrivare alle porte del porto franco, e facessero passare o attraverso o di fronte al porto franco, si facessero arrivare alle stesse calate, distidendole sulle stesse; in questo caso si avrebbe tutto quello che fa di bisogno pel commercio, poichè si avrebbero e i magazzini in contatto coi bastimenti, e i vagoni da una parte in contatto coi bastimenti stessi, e dall'altra in contatto coi magazzini.

Io vi invito a non essere troppo stretti ad ammettere questa spesa, poichè ben poca cosa sarebbe in confronto dell'utile che se ne ritrarrebbe, essa sarebbe eminentemente produttiva.

È d'uopo osservare che le spese fatte nei gran porti per formare i grandi emporii commerciali, non riescono tanto a vantaggio della località, quanto a vantaggio dello Stato in generale. Il Governo francese ha in pochi anni speso più di 40 milioni in Marsiglia. Egli non intese certo di incontrare questa spesa così ingente nel solo interesse di quella città, ma sibbene nell'interesse dello Stato intiero. Infatti, come ognuno facilmente comprende, il risparmio delle spese di produzione va in breve tempo a vantaggio dei consumatori che sono sparsi in tutto lo Stato. Anzi, se io fossi di quella vecchia scuola la quale guardava meno alla qualità che alla quantità del lavoro, direi quasi che in questo, per ciò che riguarda il commercio di consumo, le località vi perdono, perchè perdono appunto la retribuzione di quel lavoro che viene risparmiato; ma io ciò non dirò, perchè amo il lavoro produttivo e non il lavoro parassita; dirò invece che tutti vi guadagneranno, e specialmente le provincie che più consumano. E questo vuol essere detto anche di tutte quelle istituzioni che agevolano il commercio, come sarebbero, per esempio, le istituzioni di cui già da lungo tempo gode l'Inghilterra, e di cui la rivoluzione di febbraio ha dotata la Francia, voglio dire il sistema dei *warrants* e la facoltà di scontarli alle Banche e di darli in ipoteca.

Faccio poi osservare che queste spese giovano allo Stato anche indirettamente, perchè nei grandi emporii viene eccitata l'importazione, e questa alla sua volta eccita l'esportazione, cioè la produzione nazionale. In questi grandi emporii meglio si organizza il commercio, si sviluppa la divisione del lavoro, e si mette in opera quel principio che venne additato da quel grande italiano che i Francesi hanno chiamato l'Atlante delle scienze economiche, voglio dire l'associazione del lavoro. In questi paesi dove si trovano di tali vantaggi commerciali accorrono i capitali, e l'azione in massa degli stessi ne fa ribassare l'interesse. Figuratevi che ammonti a cento milioni il movimento commerciale del consumo interno e del transitò per l'emporio di Genova, e se ribasserà l'interesse di un mezzo per cento, sarà un mezzo milione che risparmieranno i consumatori del paese intiero.

Egli è per tutti questi motivi, che sulla piazza di Marsiglia le mercanzie sono quasi sempre a prezzo minore che sulle nostre piazze. Avviene in economia ciò che avviene alla guerra. Il risultato delle diverse forze aggregate è molto maggiore di quello della semplice addizione delle forze dis-

gregate. Avviene, dico, ciò che accade alla guerra: chi sa meglio concentrare le forze, quegli ottiene la vittoria.

Per tutti questi motivi, vi invito a non farvi rincrescere questa spesa.

Io non voglio sollevare una lunga discussione a questo riguardo; se la Commissione e il Ministero accettano la mia proposta, sarà bene; se no, io non insisterò maggiormente, nè voglio promuovere una inutile votazione, nè prolungare i vostri lavori con lunghe discussioni, io, che, per ora, sono partigiano del far presto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Farò prima qualche osservazione in risposta a quanto ha detto l'onorevole deputato Sauli. Egli vorrebbe che, oltre alla spesa che è già ritenuta nel primo alinea dell'articolo 1 della categoria 59, cioè oltre all'apertura di una nuova comunicazione dalla cava della Chiapella allo scalo per imbarcare la scogliera, che è di 50,000 lire, si ritenesse anche il secondo, cioè la costruzione di una via di comunicazione dello scalo della Chiapella al molo nuovo per trasporto di scogliera per terra, che importerebbe la spesa di 100,000 lire. L'onorevole Sauli prima si è appoggiato ad un principio politico; egli ha detto di aver molta confidenza nel Ministero attuale, e il Ministero gliene porge ringraziamenti; ma egli soggiunge: non si sa quali mutazioni possano sopravvenire, in conseguenza affrettatevi, approvate anche questa somma di 100,000 lire.

Io gli faccio osservare che quest'argomento è un po' troppo largo, perchè se avessimo da attenerci a tale ragionamento, bisognerebbe approvare addirittura somme per provvedere a tutti i bisogni che vi sono nello Stato. In secondo luogo sarebbe perfettamente superfluo approvare quella somma per una tale ragione, poichè quando anche venisse stanziata ed anzi venisse intrapreso il lavoro cui si riferisce, se il Ministero succeduto a quello che attualmente è al Governo avesse idee contrarie, potrebbe far sospendere il lavoro; e quand'anche le opere fossero compiute, risulterebbero inutili perchè eseguite per agevolare il trasporto delle pietre, e non per altro. Ora, le maggiori agevolanze nel trasporto delle pietre a nulla gioverebbero se il nuovo Ministero, avendo idee contrarie, avversasse l'opera del prolungamento del molo. Nè certamente l'opera preparatoria che or si vorrebbe per 100,000 lire approvata, quando pure fosse compiuta, potrebbe mettere quel Ministero nella circostanza di trovarsi costretto ad eseguire il prolungamento del molo la cui spesa supera i tre milioni.

Quanto all'altro argomento messo innanzi dal deputato Sauli, che cioè queste due operazioni, quella di formare un nuovo passaggio dalla cava allo scalo e quella di costruire la strada ferrata, sono così legate fra di loro che una si è affatto superflua senza dell'altra. Io ho ragione di dubitarne, perchè quella nuova comunicazione dalla cava della Chiapella allo scalo sarebbe sempre utile anche quando non si volesse adottare il sistema della strada ferrata di servizio. E una prova di questo è che la proposizione di aprire quella comunicazione era già stata fatta antecedentemente all'idea della strada ferrata, che anzi la proposta di fare la strada ferrata venne dal Ministero. Il Ministero suggerendo quest'idea domandò alla direzione dei lavori marittimi se non la troverebbe conveniente, e la direzione dei lavori marittimi, trovatala vantaggiosa, l'adottò e ne fece il progetto.

Da ciò si ricava evidentemente che la suddetta direzione in cui il Ministero ripone grandissima confidenza, aveva proposto quel nuovo accesso alla cava coll'intendimento di arrivare semplicemente allo scalo; e tanto è ciò vero, che alla relativa somma proposta in bilancio fu assegnato e mante-

nuto un titolo abbastanza preciso nei termini: *Apertura di una nuova comunicazione dalla cava della Chiappella allo scalo.*

È dunque evidente che quest'opera può essere utile da sé sola, quand'anche non si facesse la strada ferrata: la strada ferrata poi di servizio è proposta in modo più speciale per il prolungamento del molo.

Pare dunque che, sospendendosi fino a nuova determinazione il prolungamento del molo, e, come ha detto il ministro delle finanze, stabilendo di farne una proposizione speciale come di un grandioso progetto, si debba sospendere per ora ed includere in quelle proposizioni anche questa parte, che è la strada di servizio, per facilitare la costruzione dell'opera.

Ora aggiungerò qualche cosa sulle osservazioni dell'onorevole deputato Casaretto. Egli ha detto che le due partite di spesa indicate agli articoli 2 e 3, cioè « la costruzione di una calata di comunicazione fra i due ponti Reale e Spinola, e la riunione delle due calate dei marmi e del carbon fossile al molo vecchio, » la prima delle quali richiede la somma di lire 20,000, e la seconda di lire 32,000, non sono le opere di questo genere più necessarie al porto.

Io non posso rispondere a questo, se non che gli uomini più pratici del porto, i giudici più competenti, i consiglieri del Ministero hanno proposte queste opere come le più essenziali.

Egli ha poi additati vari lavori che si potrebbero fare. Questi saranno utilissimi, ma non mi sono stati rappresentati come i più vantaggiosi, e dubito forte che lo siano. I più necessari è stato rappresentato essere questi, e per tale ragione se ne sono fatti i progetti regolari, per l'esecuzione dei quali il Governo venne con fondamento a proporre alla Camera le spese.

Come vorrebbe l'onorevole Casaretto che il Ministero proponesse adesso una spesa per altre opere indeterminate in seguito alle sue osservazioni, che, cioè, vi sono cose più urgenti e più utili a farsi? Se vi saranno cose utili e vantaggiose a farsi, se ne studieranno i progetti, i quali venendo presentati al Ministero, la Camera sarà chiamata ad approvarne la spesa in altro bilancio; ma per ora non vi è nessuna base sulla quale il Ministero possa stabilire la proposizione di una nuova spesa. L'onorevole Casaretto dice che la spesa per le opere di cui parla è di poco rilievo; sia pure: ma intanto il Governo ha d'uopo di sapere di qual natura ed entità ella sia. Io credo possibile che questa sia una piccola spesa, ma in ogni caso sarebbe d'uopo ben ponderare l'utile che ne risulterebbe.

Tuttavia io non dubito punto che successivamente, se in effetto sono utili, si faranno anche le opere di cui il deputato Casaretto ragiona, e qui debbo richiamare ancora l'attenzione della Camera tanto su questi lavori quanto su altri di cui si chiede continuamente l'esecuzione.

Io posso accertare l'onorevole preopinante che si farà quanto è da farsi; si fa molto, ma non si può fare tutto ad un tratto, bisogna aspettare che successivamente lo Stato sia in misura di poter provvedere a queste opere. Onde provare all'onorevole Casaretto che la sua proposizione è troppo vaga, m'attengo agli stessi principii che egli ha esposto, principii d'economia politica riconosciuti per giustissimi e dal Ministero e da tutti, ma ciò non vuol dire che non si debba porre alcun limite alle spese. Egli ha parlato di 40 milioni spesi dalla Francia nel porto di Marsiglia e di altre consimili gigantesche spese, opere tutte che, quando fossero messe in pratica anche da noi, sarebbero produttive; ma

questo non è un buon argomento perchè si debba aderire ad ogni spesa produttiva che si va proponendo tra noi, e che quindi si debbano inserire le somme corrispondenti nel bilancio dello Stato, e ciò tanto meno dico, quando non vi è nulla di maturato e non si tratta che di vaghe proposizioni.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha la parola.

MICHELINI. Non è mio intendimento entrare nell'esame dell'utilità della spesa proposta dall'onorevole Casaretto; ma non essendo questa la prima volta che il signor ministro dei lavori pubblici respinge proposizioni di deputati sul riflesso che, non essendo essi dotati di speciali cognizioni tecniche...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non ho detto questo.

MICHELINI. Se non sono queste le parole precise del signor ministro, è incontrastabile che egli pose in confronto le cognizioni tecniche de' suoi consulenti legali, delle Commissioni da lui nominate, con quelle dei deputati, dichiarando che naturalmente egli doveva attenersi alle prime e non alle seconde. Ciò è accaduto più volte in questa discussione del bilancio dei lavori pubblici. Sollecito dei diritti della Camera, credo dover respingere questa teoria, la quale renderebbe assolutamente inutili tutte le osservazioni che venissero fatte dai deputati.

Sicuramente il signor ministro deve andar a rilento nell'aderire a proposizioni che siano avventate; ma è da credere che quando un deputato fa qualche proposizione anche relativamente ad oggetti estranei ai suoi studi abituali, siasi tuttavia munito di tutte le cognizioni necessarie all'uopo, sia consultando uomini speciali, sia in qualunque altra guisa.

Del resto, i signori ministri non devono dimenticare che chi paga queste spese è la nazione, la quale non può essere rappresentata da altri che dai suoi eletti. Circoscrivere pertanto l'azione dei deputati sarebbe lo stesso che circoscrivere l'azione dei privati sulle opere da essi pagate. Quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici deve prendere in seria considerazione le proposizioni che vengono fatte dai deputati, non perdonare a ricerche ed inchieste onde formarsi su di esse una giusta opinione, e promuovere all'uopo una decisione della Camera intiera. Altrimenti, lo ripeto, verrebbe la nazione esautorata di uno dei principali diritti che le compete.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Michelini ha interpretato male la risposta che ho dato all'onorevole Casaretto. Io non ho detto di non volermi far carico delle proposte che fanno i signori deputati, anzi ho dichiarato che, se le loro proposizioni si riferiranno, come credo, a cose utili, esse saranno certamente prese in considerazione.

Egli dice che non debbo attenermi esclusivamente alle proposizioni che mi fanno gli uffici consulenti, ma prendere anche in considerazione ed avere riguardo alle proposte che mi vengono fatte dai deputati. Questo sta bene nell'esame delle opere ad intraprendersi; ma qui si tratta se in questa categoria si debba o no inscrivere un'altra somma per quelle opere che ha indicato il deputato Casaretto.

Ora io ho risposto che nello stato attuale delle cose non puossi inscrivere nulla, perchè non ho studi fatti, non ho progetti da assoggettare alla Camera, e la Camera decise già che ad ogni stanziamento debbano precedere progetti determinati.

Dunque la proposta dell'onorevole deputato Casaretto farà

si che si faranno progetti, e si esamineranno per ricavarne una base precisa, con cui sottoporre alla Camera una proposizione concreta.

BOSSO. La Commissione adottò la riduzione che posteriormente al bilancio venne proposta dal ministro sulla somma indicata in questa categoria, appoggiando la sua opinione ai riflessi in parte già ora accennati dal signor ministro dei lavori pubblici, e primieramente perchè non avvi ancora un progetto regolare dal quale risulti quali sono le opere da eseguirsi, il modo d'esecuzione e l'ammontare di esse. Nè io credo che la Camera voglia quivi ammettere il principio d'autorizzare l'esecuzione di lavori, soprattutto di tanta mole, senza che siano corredati di tutti i documenti relativi.

In secondo luogo poi si prese in considerazione quanto dal signor ministro delle finanze veniva annunziato, cioè che fra breve arriverà un ingegnere inglese il quale esaminerà questa località, le opere progettate pel prolungamento del molo, per la sistemazione delle calate in quel porto, per l'arrivo al mare della strada ferrata, non meno che pel trasporto della darsena.

Io credo pertanto che sarebbe miglior partito di attendere allorché il Ministero presenterà il risultato della prossima visita dell'ingegnere inglese per proporre tutto quanto credono necessario i signori preopinanti.

Debbo inoltre soggiungere che la mente della Commissione nell'accettare la proposta del Ministero sarebbe che, quando anche non venisse effettuato il trasporto della darsena alla Spezia, si eseguisse egualmente il progettato prolungamento del molo di Genova, e desidererei di avere a tal riguardo più esplicita dichiarazione dal signor ministro, cioè se, anche indipendentemente dal trasporto della darsena alla Spezia, intenderebbe egualmente di mandare a compimento il progetto già adottato del prolungamento del molo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò facilmente; tutto il contesto del mio discorso dice già per sé che io riconosco la necessità della prolungazione del molo nuovo.

Quando il trasporto della darsena non si faccia, non avrà per questo il porto di Genova minore importanza; e se il Governo si deciderà a fare il trasporto della darsena alla Spezia, tanto più vorrà fare il prolungamento del molo, perchè il porto acquisterà allora un'importanza anche maggiore.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Il Ministero è convinto che non si può provvedere ai bisogni del porto di Genova senza lo stabilimento d'un dock. Le spese in questo porto, pel difetto del dock, salgono al doppio, al triplo di quelle che a tale uopo si richiedono in altri paesi di Europa. Per tale motivo, il ministro di commercio stimerebbe di fallire al suo debito verso il Governo e Genova stessa, se della costruzione del dock non facesse una quistione ministeriale. Ciò è quanto sono obbligato di dichiarare.

SAULI DAMIANO. Sebbene io abbia ancora parecchie ragioni da opporre a quelle arrecate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, nulladimeno, non stimando opportuno di protrarre più a lungo questa discussione, e prendendo atto delle promesse fatte dal Ministero, ritiro la mia proposta.

CASARETTO. Come ho dinanzi asserito, io non intendo di sollevare una questione su questo punto, nè di protrarre più a lungo questa discussione. Scorgendo quindi che il Ministero non ha accettato la mia proposta, la ritiro, prendendo atto della dichiarazione da esso fatta a tale riguardo.

Giacchè ho la parola, me ne valgo per dichiarare che io non ho punto inteso di dire che le opere proposte non siano utili. Io le reputo vantaggiose, ma aveva solamente proposto un'altra somma che potrebbe essere anche più utile, giacchè con una spesa minore forse di quella stanziata si potevano ottenere altri vantaggi assai più rilevanti.

PRESIDENTE. Il deputato Stallo ha facoltà di parlare.

STALLO. Vedendo che la mia proposta non è accettata nè dal Ministero, nè dalla Commissione, anch'io sono obbligato a ritirarla.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, metto ai voti questa categoria nella somma di lire 103,000.

(La Camera approva.)

(Sono approvate successivamente le seguenti categorie proposte dal Ministero e dalla Commissione.)

Cat. 40. Porto di Nizza in L. 13,200

» 41. Porto di S. Giovanni in . . » 3,500

» 42. Porto di Capraia in » 500 depennata

» 43. Porto di Venere in » 4,000

» 44. Porto di Terranova, proposta dal Ministero in lire 7000.

Il deputato Cavour ha la parola.

CAVOUR GUSTAVO. Io non sorgo a proporre un aumento per quest'opera, quantunque sia, a parer mio, di grandissima importanza per la Sardegna; ma voglio solamente fissare l'attenzione della Camera e del Ministero dei lavori pubblici sull'importanza di questo nuovo scalo, che in questo momento è affatto fuori d'uso, stante l'ingombramento del porto.

Per l'anno corrente potrà forse, a parer mio, essere sufficiente la somma portata in bilancio; ma, ciò nullameno, io esprimerei un voto che, se questo è compatibile colle altre necessità del servizio marittimo, si mandasse a Terranova una delle caracche che sono state adoperate per nettare il bacino del porto di Genova.

Questo, a mio avviso, non cagionerebbe una grande spesa, e sarebbe un titolo di fiducia per gli abitanti di quella provincia, i quali sperano di pervenire a potere usare del porto di Terranova come di uno scalo; nè credo che sarebbero frustrati nelle loro speranze, se si adoperasse quella stessa caracca di cui si sono provati molti buoni effetti nel porto di Genova.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quando la Camera approvi queste spese, certamente il Ministero provvederà per far eseguire il lavoro col sistema più conveniente e coll'uso d'una caracca.

ANGIUS. Appoggio la proposta fatta dall'onorevole deputato Cavour, e, per confortarla, se egli ne notò genericamente l'importanza, io spiegherò specificamente le cause della medesima.

Ometto il vantaggio che fu espresso nelle note dichiarative di questo bilancio, per volgermi alle altre utilità che si otterranno, degnissime di considerazione.

Utilità molto considerevole della riapertura del porto di Terranova sarà che, quando il passaggio delle bocche di Bonifacio sia difficile o pericoloso ai piroscafi della nostra corrispondenza con l'isola, come accade frequentemente in certe stagioni, essi potranno avere ricovero in quest'ampissimo seno e così quieto come può essere uno stagno.

Aggiungasi a questa comodità che, quando nell'imboccatura d'esso porto cresca l'acqua per opera dell'arte o per la forza delle ristabilite correnti, allora potranno mandarvisi a svernare anche i nostri legni da guerra, alcuni dei quali non potendo essere contenuti in Genova, devono ora stare meno

sicuri o agiati nei porti di Villafranca o della Spezia, e vi si potrà ordinare qualche istituto navale.

La grande ed unica ragione che ostò fin qui a non usare dei grandiosi e comodi porti dell'isola fu questa, che il naviglio non sarebbe stato, per così dire, alla mano del Governo in un dato caso.

Questa considerazione che perdette molto di suo momento dopo che si conobbe la grande utilità che era in aggiungere la forza del vapore alle navi militari, svanirà tra non molto, quando la corda della telegrafia elettrica sarà tradotta sino ai termini australi della Sardegna. Allora qualunque porto dell'isola non sarà dal centro del Governo più distante che sieno il porto di Genova o quello della Spezia, e le navi si troveranno in una posizione strategica, che altrove nel bacino occidentale del Mediterraneo non si ha la migliore, come posso dire con l'autorità del celebre Nelson.

PRESIDENTE. Non essendosi fatta alcuna proposizione, porrò ai voti la categoria 44, portata dalla Commissione e dal Governo in lire 7 mila.

(È approvata.)

Cat. 45. Faro all'isolotto dei Cavoli, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione in lire 22,347 50.

(È approvata.)

Cat. 46. Faro all'isola dell'Asinara, portata dal Governo e mantenuta dalla Commissione in lire 46,705.

Ha la parola il deputato Sauli.

SAULI DAHIANO. Nella discussione generale del bilancio citai un incidente il quale ebbe luogo quando si radunò la Commissione sardo-francese per l'illuminazione delle Bocche di Bonifacio, ed accennai che nel verbale fatto d'accordo fra i membri della Commissione sarda e quelli della Commissione francese erasi notato che, ogniquale volta il Governo sardo si fosse determinato d'illuminare il capo settentrionale dell'isola dell'Asinara, il Governo di Francia avrebbe accettato esso pure con un fuoco catadiottrico gli scogli detti dei Monaci all'ovest della Corsica. Siccome dunque quest'illuminazione dell'isola dell'Asinara deve ora aver luogo, inviterei il signor ministro dei lavori pubblici a fare quegli incombenenti che crederà più convenienti presso il Governo francese, affinché sia realizzato questo affidamento che ebbero allora i membri della Commissione sarda, la qual cosa, sicuramente, sarà un beneficio pella navigazione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per dire che dopo le osservazioni che uno dei preopinanti aveva fatte in una delle precedenti tornate, io ho disposto perchè si cercasse questo protocollo verbale in cui sta la obbligazione assuntasi dal Governo francese, e subito che io abbia questa base, farò gli uffici necessari per mezzo diplomatico presso il Governo medesimo per indurlo a fare quanto aveva promesso.

ANGIUS. Il faro all'isola dell'Asinara per cui si domanda la somma segnata è uno di quelli che furono notati altra volta qui come necessari. Ma ricorderà il signor ministro che, mentre si fece la proposta del medesimo in favore della navigazione, essendosi considerato che nelle attuali strettezze dell'erario, mentre non si poteva simultaneamente costruirli tutti, fu suggerito che nell'ordinamento successivo delle opere si tenesse regola d'ordine, ragione di preferenza, il superiore grado d'importanza, e fu soggiunto che la graduale importanza si dovesse argomentare da che giovassero a maggiore o minore numero di navigatori.

Or devo dire che non si è tenuto conto di questo suggerimento, che pure era ragionevolissimo, ordinando questo

faro settentrionale, preferentemente al faro della punta meridionale dell'isola.

Quale dei due sia più importante, quale dei due serva più spesso alla navigazione, lo dovrò io ridire, dopo che in altra occasione notai il numero approssimativo delle navi che passano presso il capo Teulada, dove passano tutte le navi che dalla Francia, dalla Spagna e da oltre lo stretto di Gibilterra vanno in Oriente, e quelle delle marine del Mediterraneo stanti al levante dell'isola che vanno a ponente, numero di molte migliaia, mentre quelle che si possono giovare del faro dell'Asinara sono non molte centinaia?

Il signor ministro dirà che egli ha dato la preferenza al faro settentrionale, perchè questo gli fu proposto dalla Commissione di marina: io domanderò se la Commissione abbia ragionato la sua preferenza.

Voci. Oh! oh!

ANGIUS. Che significa l'ammirazione? Se la Commissione non l'ha ragionata, allora non so perchè il signor ministro voglia fare l'arbitrio della Commissione. Arbitrio per arbitrio: io soffro più l'arbitrio del ministro, che l'arbitrio della Commissione, che spesso è l'arbitrio di un individuo. (Rumori)

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io faccio osservare all'onorevole deputato Angius che prima di fare proposizioni sui fari, siccome io non aveva trovato che fosse stato fatto un sistema completo anticipatamente, cioè una distribuzione regolare per illuminare tutte le coste, io ho fatto fare due piani, uno d'illuminazione per le coste della terraferma e uno per le coste della Sardegna. Questi piani sono compiuti, e sono descritti anche su tavole in cui sono dimostrate le incrociature dei fuochi, ed è determinata la posizione di ciascun faro, in modo che mediante queste incrociature ogni punto della costa venga illuminato. Ora si procede regolarmente sulla base di questo piano e secondo il grado d'importanza che viene attribuito a ciascun faro dagli uomini di mare e dagli uffici che sono stati incaricati di fare il piano.

Nè è giusto il dire che si sia trascurata l'illuminazione della parte meridionale in vantaggio della settentrionale. Basta per questo che io faccia osservare che anzi il primo faro di Sardegna, di primo ordine, in cui si comincerà a lavorare, è il faro dell'isolotto dei Cavoli che è appunto all'estremità meridionale dell'isola.

Intanto si penserà anche all'esecuzione di quello dell'isola dell'Asinara, importantissimo e per il nostro proprio commercio e per il commercio della Francia, la quale ci ha più volte sollecitato per la costruzione di questo faro.

Già l'onorevole Sauli ha detto come fino dal 1838 la Francia avesse domandato che lo si istituisse, e come essa si fosse obbligata ad innalzare da parte sua un faro sugli scogli dei Monaci.

Io credo che quando avremo fatto quel faro e quando avremo ottenuto dal Governo francese che certo non mancherà all'affidamento dato, avremo ottenuto, dico, di ripararci anche dai pericoli a cui è esposta la navigazione contro gli scogli dei Monaci, sarà poi raggiunto uno dei più grandi vantaggi che si possano avere dall'illuminazione.

SAULI. Io non posso consentire a quanto ha detto l'onorevole deputato Angius, poichè lo vedo contrario precisamente a quanto consta da questo bilancio. La categoria 45 è relativa alla costruzione di un faro di primo ordine, a eclissi, sull'isolotto dei Cavoli. La categoria 46 si riferisce a quella di un nuovo faro di primo ordine, a fuoco fisso, sull'isola dell'Asinara.

L'intensità di luce di questi due fari sarebbe eguale, ma io vedo che il capo meridionale giustamente è stato privilegiato sul capo settentrionale, perchè a quello si è dato un fuoco dello stesso ordine; ma vi si aggiunge di più una qualità esplicita, la quale lo rende di un effetto più particolarizzato di quello non sia l'altro dell'Asinara.

Non credo dunque che con buone ragioni possa egli lamentarsi, dicendo che il capo settentrionale è stato favorito a preferenza del capo meridionale.

Bisogna osservare di più che il faro che si costruisce sull'isola dei Cavoli non ha alcuno impedimento che possa diminuire la trasmissione della sua luce; mentre invece il faro dell'isola dell'Asinara incontra moltissime difficoltà per il suo collocamento: ed io che mi sono recato appositamente sul luogo, ho potuto scorgere quante difficoltà vi siano (come le ha pure riconosciute l'ingegnere francese signor Lambert), per stabilire, d'accordo anche cogli ufficiali di marina, un sito veramente apposito, perchè il faro produca il massimo effetto della sua luce.

Eppure con tutte le cure che abbiamo prese, e, come credo anche, con tutte le cure che prenderanno gli attuali ingegneri per collocare questo faro, io temo che non si potrà più ottenere più dei tre quarti del suo effetto a vantaggio della navigazione, e ciò a cagione delle montagne che si innalzano alle sue spalle.

Invece il faro dell'isola dei Cavoli offrirà sempre un bellissimo punto di ricognizione per chiunque venga dalle coste dell'Africa, o dal largo del mare.

Io penso dunque che la ripartizione fatta dal Ministero è artistica e giusta, e che nessuno si deve lagnare, perchè con entrambi i fari si è provveduto saviamente alle più speciali contingenze e bisogni della navigazione.

ANGIUS. Io aveva ben letto e ricordava il titolo della categoria precedente, e ne sapeva il contenuto: epperò quando mi doveva che si fosse preferita all'illuminazione del promontorio più australe dell'isola quella del capo settentrionale (dell'Asinara) non poteva intendere del capo Carbonara o dell'isoletta de' Cavoli, che non è il promontorio più australe della Sardegna; ma indicava il capo Teulada che è nell'estremo termine meridionale.

Il deputato Sauli mi vorrebbe persuadere che si è provveduto abbastanza per il presente col faro di Carbonara ai bisogni della navigazione generale; io dico però che si è provveduto solamente in favore delle navi che vanno in Sardegna per le acque del Tirreno; e che le migliaia di navi che procedono dal fondo d'Oriente verso l'Europa occidentale, e da questa e dall'Atlantico verso i seni più intimi del Mediterraneo, arrivando ne' mari tra la Sardegna e la Tunisia, non potranno riconoscere e il punto dove sono, e come abbiano a indirizzarsi tra le tenebre in cui si trovano.

Io che già ho notato, tra i fari che era necessità di stabilire, quello pure dell'Asinara, ora non mi contraddirò; ma potrò giustamente dire che, essendo esso meno importante del faro del promontorio meridionale, a questo era ragione che si fosse provveduto prima che a quello, e simultaneamente al faro dei Cavoli.

Non voglio dissimulare il vero. Si stabilisca il faro di Carbonara, perchè deve servire pei piroscafi della nostra corrispondenza con Cagliari, e per le navi nostrane che girano quel capo di notte; non già perchè giovi alla navigazione generale, come si vuol dare ad intendere.

Io vorrei che si pensasse a' nostri comodi, ma vorrei pure che ci mostrassimo generosi e curanti della salvezza e del comodo altrui.

Da questa generosità verrebbe a noi onore e lode, come ora viene dispregio e vituperio dalla noncuranza che abbiamo finora mostrato in beneficio di quelli che passano per le acque meridionali dell'isola, i quali, non vedendo nessun lume nel sito, dove sanno che sorge quella terra, non immeritamente la dicono terra di morti e di barbari.

SULIS. Vi sono altri fari.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha la parola.

DEL CARRETTO, relatore. M'incombe l'obbligo di dire al deputato Angius che la Commissione, quanto altri mai, desidera il sistema di illuminazione delle nostre coste, se non che essa è convinta non potersi certamente appuntare il Governo di non preoccuparsi abbastanza di questa bisogna, quando presenta un bilancio in cui sono stanziati somme per la costruzione di tre fari di primo ordine.

La condizione in cui si trovano le nostre finanze impedisce che si faccia in un anno tutto quanto si ravvisa necessario per quest'oggetto, ma io spero che nei bilanci successivi venendo stanziati delle nuove somme a quest'uopo, si provvederà a sufficienza le nostre coste marittime dell'illuminazione opportuna onde agevolare la navigazione.

In quanto al faro dell'Asinara, io mi permetterò di leggere ciò che in proposito scrisse il generale La Marmora nel suo libro *Delle questioni marittime della Sardegna*. Questo nome è senza contrasto un'autorità rispettabile; ecco come egli s'esprime:

« Senza questo terzo faro sardo desiderato da tutta la marina, gli altri due (Capo Testa e di Razzoli) non saranno che di mediocre utilità ristretta al puro transito di Porto Torres; quello di cui ora si tratta, oltre di completare il sistema dell'illuminazione della costa settentrionale dell'isola, riuscirebbe di somma utilità per tutti quei naviganti ai quali conviene di transitare per il distretto piuttosto che di doppiare la Corsica settentrionale o la Sardegna meridionale; non si saprebbe abbastanza insistere sulla convenienza, e diremo sulla necessità di stabilire quel terzo faro all'Asinara, il quale dovrebbe essere di primo ordine. »

Mi pare quindi che il Ministero avendo scelta questa località abbia adempiuto ad un bisogno generalmente sentito.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni si intenderà approvata la categoria 46, nella somma di 46,708 lire, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione.

(È approvata.)

Cat. 47. *Faro al capo delle Mele*, proposta dal Ministero e consentita dalla Commissione in lire 49,000.

(È approvata.)

Cat. 48. *Concorso nelle spese dei porti di 2ª categoria*, proposta dal Ministero in lire 50,000, ridotta dalla Commissione di lire 15,000, cioè a lire 35,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Su questa categoria il Ministero aveva proposta una somma maggiore, perchè vedendo l'interesse con cui le varie località attendono a migliorare le condizioni dei loro porti, avrebbe desiderato, e crederrebbe opportuno che si stanziasse una somma alquanto maggiore per questi sussidi. La Commissione restrinse la somma a lire 500,000.

DEL CARRETTO, relatore. Più 5000 per Lerici.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Bene, compreso Lerici 55,000 lire. La Commissione disse che nel fare questa riduzione stava nei limiti fissati nei precedenti esercizi. Io farò osservare che nel bilancio passato si era portata, non come sussidio, ma come spesa obbligatoria, come spesa

cioè che veste gli stessi caratteri del sussidio dato a Lerici, una somma di lire 8400; questa somma era inclusa in quella accordata specialmente colla legge 20 giugno 1852.

In quella legge, oltre ai sussidi dati a vari porti, quelli di Oneglia, di San Remo, di Camogli, di Porto Maurizio, era anche destinata una somma di lire 8400 per il porto di Alghero; questa somma, io dico, era riguardata come obbligatoria, perchè era una conseguenza di antecedenti assegni fatti a quel porto, vigendo il sistema delle tasse generali e speciali dell'ancoraggio, e tutti i lavori che si stavano facendo in quella parte erano compiuti coi prodotti di queste tasse.

Attualmente, siccome il porto d'Alghero e tutti gli altri porti di seconda categoria non sono a carico dello Stato, ma a carico essenziale delle provincie coi sussidi dello Stato, io intendeva colla somma proposta di assegnare qualche sussidio anche al porto d'Alghero, nel quale certamente occorrono alcuni altri lavori.

Un altro dei motivi che mi avevano indotto ad aumentare alquanto la spesa era questo che, benchè i porti di terza categoria debbano certamente per legge ottenere il sussidio, però, quando si trattava di qualche bisogno stringente e di piccole somme, io sperava che la Camera avrebbe acconsentito ad accordarmele nel bilancio.

Avevo in mira di dare un sussidio di tremila lire al porto di Diano Marina che è un comune che fa veramente sforzi superiori ai propri mezzi, ed è in una località che tutti d'accordo gli uffici consulenti, cioè la direzione del Genio marittimo e l'ammiragliato, trovano molto opportuna, come porto di ricovero; perciò avevo portata la somma ad una misura alquanto maggiore che nell'anno scorso.

Io quindi pregherei la Commissione di esaminare se non convenisse assegnare una somma alquanto maggiore, portando la categoria a 37 mila lire.

Riguardo ad Alghero, accetto di buon grado il sussidio assegnato dalla Commissione in 5 mila lire, e per Camogli accetterei il sussidio, principalmente perchè vi sono succeduti dei gravi guasti che determinarono già il comune a ricorrere per un assegno immediato; cui però non ho assentito, per non essere ancora votato il bilancio.

Finalmente, ripeto, domando un fondo di tremila lire per sussidiare le opere di Diano Marina. Queste somme, riunite, monterebbero a 37 mila lire, e spero che la Camera vorrà accordarle.

DEL CARRETTO, relatore. La riduzione fatta dalla Commissione a questa categoria provenne unicamente dal proposito di uniformarsi alla legge del 24 giugno scorso, riordinatrice del servizio dei porti e spiagge. Essa impone l'obbligo allo Stato di concorrere nelle spese dei porti di seconda categoria in quella misura che verrà determinata da apposita tabella da sancirsi per legge, e fintantochè dessa sia pubblicata il concorso dev'essere fissato per decreto reale, sentiti previamente i Consigli comunali e provinciali.

Quanto ai porti di terza categoria, fu determinato che lo Stato potesse sussidiarli, tenuto conto delle condizioni economiche dei comuni interessati e dei proventi delle casse d'ancoraggio dei porti medesimi; ma si volle che tali sussidi fossero accordati per legge speciale.

Ciò posto, la vostra Commissione avendo avuto in comunicazione dal signor ministro una tabella in cui per semplice dimostrazione era indicato il riparto che si proponeva di fare delle lire 45 mila, riconobbe che lire 30 mila erano destinate ai porti di seconda categoria, e 15 mila a quelli di terza; allora a lei parve che queste ultime non si dovessero

conservare in bilancio, mentre al loro assegnamento è prescritto che debba precedere una legge speciale, la quale, come è ben naturale, comprenderà l'autorizzazione di una maggiore spesa in bilancio corrispondente alla somma maggiore.

Mantenne invece le lire 30 mila affinchè il Governo fosse in grado di sopperire a tutti quei concorsi cui per legge è chiamato, ma non credesse occuparsi del loro riparto, poichè, come ebbi già l'onore di accennarlo, la legge stessa vi provvede: nè vale l'esempio dell'anno scorso, poichè quando si consentirono i sussidi ai porti, la legge nell'ordinamento delle costruzioni marittime ancora non era stata discussa.

Tali sono i principii che furono di scorta alla vostra Commissione nell'esame di questa categoria; se, del resto, il signor ministro non crede che con le lire 3 mila si possa sopperire a tutte le spese che possono occorrere a carico dello Stato nei porti di seconda categoria, e che qualche interessante opera sia stata dimenticata, io sono d'avviso che la Commissione non avrebbe difficoltà di acconsentire all'aggiunta di quella somma che per tale oggetto sarà creduta necessaria.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Onde appoggiare la mia domanda che nello stretto senso io conosco giustissima, ho addotto i motivi per cui mi parrebbe che nella circostanza attuale, per non ritardare ulteriormente la prosecuzione dei lavori che sono in via d'esecuzione, era necessario che mi fosse accordata questa somma, ed ho addotto ancora i motivi pei quali l'ho domandata, ed i porti ai quali intendeva applicarla.

Io dunque non domanderei se non che un aumento di lire 5000 pel porto d'Alghero e di 3000 lire pel porto di Diano Marina, perchè se aspettiamo le deliberazioni dei Consigli per presentare poi un progetto di legge nell'intento di ottenere l'assegno necessario, temo che quel comune sia posto nell'impossibilità di proseguire i lavori, essendo egli già fin d'ora nelle strettezze per questo.

PRESIDENTE. La somma sarà così portata a 43,000 lire.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Per l'appunto.

CASARETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta ora all'onorevole Bonavera.

BONAVERA. Domando, o signori, che venga mantenuto lo stanziamento delle 50,000 lire proposte dal Ministero per i porti di seconda categoria, da applicarsi poi a termini della legge 24 giugno 1852. Se io credessi che la riduzione di lire 15,000 proposta dalla Commissione fosse una vera economia, non prenderei certo la parola per impugnarla, favoreggiatore quale io sono di tutti i risparmi; ma bisogna distinguere le vere dalle false economie, distinguendo le spese produttive dalle improduttive. Le prime concernono l'utile dell'erario dello Stato, come sono le ferrovie ed altre strade; e spese immensamente produttive credo siano anche quelle che si fanno a favore dei porti.

Partendo da una base di giustizia distributiva, converrebbe che io chiedessi un aumento, e non mi accontentassi della somma di 50,000 lire proposta dal Ministero; ma in vista della strettezza delle nostre finanze io non ardisco di proporre di più, e mi accingerò soltanto a dimostrare che la somma di lire 50,000 stata stanziata, deve mantenersi, se si consideri che il concorso che deve prestare lo Stato è obbligatorio, è necessario e, quel che più monta, vantaggioso

per esso. Se dimostrerò queste tre proposizioni, credo che la Camera non potrà a meno di adottare la mia proposta.

Ho detto che il concorso dello Stato relativamente ai porti di seconda categoria è obbligatorio; ed a questo riguardo mi basta di leggere l'articolo 9 della legge 24 giugno 1852:

« Nei porti di seconda categoria i lavori di manutenzione e ristauro, non meno che i lavori di miglioramento e le opere nuove saranno a carico della provincia o provincie, col concorso dell'erario dello Stato. »

AmMESSo adunque che per legge votata dal Parlamento questo concorso debbe avere luogo, domanderò in qual modo debba fissarsi. Se noi prendessimo le regole generali del diritto proporzionale, fintantochè non venga fatta la distribuzione per mezzo della tabella di cui si parla nel successivo articolo 10, cioè finchè non vengano fissate le quote di questo concorso, secondo tale base, sembra che lo Stato dovrebbe concorrere per una metà, e per un'altra metà la provincia, a termini del suddetto articolo. Ma se noi consideriamo le spese che si vanno facendo per alcuni porti che sono in costruzione, spese ingenti, perchè quando si devono fare delle opere in mare, tutte le persone che conoscono la materia sanno che non si burla, e che ci vogliono delle somme cospicue, pare perciò impossibile che possano sopportarsi dai municipi.

Diffatti il Ministero sa che nei porti che sono attualmente in costruzione (quelli di Oneglia, di Porto Maurizio e di San Remo), si fanno da quei municipi sacrifici di 300 o 400 mila lire per caduno, mediante anche le sottoscrizioni dei particolari, somme che sembreranno forse favolose alla Camera; dstando stupore, infatti, come municipi che non sono poi di molta importanza, possano sottostare a spese così enormi. Si vedrà dal confronto che questo concorso del Governo, che il ministro dei lavori pubblici gli ha già fatto subodorare, non sarebbe che di 8000 lire per caduno di questi porti; di fronte alle somme di 60 o 70 mila lire annue che stanziavano quei comuni sarebbe un briciolo, un'inezia, una cosa insomma di pochissima importanza: non si starebbe più a termini del concorso stabilito da detta legge, e sarebbe un'illusione e nulla più.

Per la qual cosa onde rendere questo concorso veramente efficace converrebbe, come io aveva detto, che la Camera acconsentisse che si facessero stanziamenti maggiori.

Ho detto in secondo luogo che questo concorso è necessario. E diffatti lungo una costa di cinquanta miglia che corre tra Savona e Nizza, non trovasi al presente alcun porto, meno i tre in costruzione di cui parlava; dimodochè i navigli coi loro equipaggi che navigano in quelle coste, sovente burrascose, nell'impossibilità di trovare un rifugio, sono spesso soggetti a naufragare con perdita, per i marinai, della vita, e pei mercanti, dei navigli e delle mercanzie.

Ora io domando se non sia legge di umanità, di filantropia il pensare alla conservazione dei poveri naviganti; domando io se non sia interesse anche del Governo di provvedere alla salvezza dei navigli e delle mercanzie! E se non vogliamo curare questo interesse importante bisogna provvedervi celeremente, perchè le spese che si fanno in mare, se non sono fatte speditamente, si corre pericolo di perdere il tutto, perchè il mare va soggetto a tempeste le quali guastano le opere che si vanno facendo, e che non sono perfette; e questi casi sono notori a tutti coloro che sono alcun poco esperti in queste cose.

In terzo luogo dissi che questo concorso dell'erario era anche vantaggioso a tutto lo Stato. A questo riguardo ringrazio uno degli onorevoli preopinanti, il deputato Casaretto,

il quale ha luminosamente dimostrato qualmente il commercio marittimo era una delle principali sorgenti della prosperità dello Stato, tanto per le importazioni quanto per le esportazioni; ed a questo riguardo io non ripeterò quello che egli ha già saviamente detto.

Ma, in sostanza, cosa sono i porti? I porti non sono che la congiunzione delle vie di mare colle vie di terra. Dal punto che noi facciamo tante spese per le vie di terra, perchè non dovremo fare altrettanto, in linea di giustizia distributiva, per le vie di mare?

Inoltre lo Stato ha un vantaggio diretto ed un vantaggio indiretto che si stabiliscano e si mantengano i porti. Ha un vantaggio diretto, perchè lo Stato al giorno d'oggi ha incamerati i diritti di ancoraggio e tutti gli altri diritti accessori. Inoltre prende il diritto di patente sui navigli in ragione di tonnellata, e infine percepisce su tutte le mercanzie che si introducono per via di mare i diritti di dogana; ora noi vediamo che tutti questi diritti e particolarmente i diritti di dogana compaiono in bilancio per 19 e 20 milioni.

Ho detto che lo Stato ha anche un vantaggio indiretto, e questo proviene dalla maggiore prosperità che si dà al paese per l'accrescimento del commercio.

Il signor ministro delle finanze ha già fatto molto a questo riguardo, quando ha ribassata la tariffa delle dogane. Diffatti noi vediamo che il commercio è molto cresciuto, noi vediamo che le dogane danno molto maggiore reddito, e per assicurare questo maggiore reddito bisogna procurare anche di avere buoni porti, acciocchè i negozianti possano mettere in sicuro le loro navi, e le loro mercanzie, e per provvedere anche al benessere dei marinai.

Per queste ragioni brevemente esposte, io penso che la Camera debba mantenere la somma di lire 50,000 che è stata proposta dal signor ministro, acciocchè egli nella sua saviezza possa proporzionalmente distribuire questa somma ai municipi ed alle provincie le quali fanno ingenti spese, e possa così con un concorso, ripeto, non illusorio ma efficace, incoraggiarle a proseguire, onde ottenere prontamente l'attuazione dei porti medesimi.

È in questo senso che io ho formulata la mia proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Casaretto ha la parola.

CASARETTO. Io son dolente di dovervi intrattenere, signori, di un interesse di campanile (*Si ride*), ma fino a un certo limite lo credo mio dovere.

Nella tabella presentata dal signor ministro alla Commissione per i sussidi ai porti di seconda categoria, io vedo che questi sussidi sono regolati in ragione di un quarto dell'intero ammontare della perizia delle diverse spese. Ora, le spese necessarie per il porto di Camogli sono portate a lire 5950, epperò il sussidio in lire 1487; invece in una nota comunicatami da un'autorità di quel paese, la spesa periziata sarebbe portata a lire 10,400; cosicchè ne verrebbe che, volendo portare questo sussidio in ragione di quelli che furono assegnati ad altre località, questo sussidio dovrebbe essere almeno di lire 3600. Ma io dico che questo metodo di distribuire i sussidi non sarebbe tutt'affatto ragionevole, e mi pare che i sussidi dovrebbero non solo essere distribuiti in ragione dell'ammontare della spesa totale, ma altresì in ragione dell'urgenza dei lavori.

Io osservo che tra i molti lavori indicati in questa tabella ve ne sono di quelli che non hanno carattere alcuno d'urgenza: sono utili, se si vuole, ma non vi è necessità di farli piuttosto in un mese che in un altro. L'urgenza, invece, di questo lavoro è in questo modo. La spesa necessaria da prima per riparare la breccia fatta dal mare in quel molo era di

poca cosa, ma essendo stata trascurata conviene aumentare la somma; e mi ricordo che nella scorsa estate vi ho fatto l'eccitamento a che si desse un sussidio a questo porto, e voi l'accordaste; ma siccome il sussidio venne accordato troppo tardi, così il danno si è maggiormente aumentato, per cui riescirà maggiore anche la devoluta spesa per porvi riparo. Quindi, se prima non si richiedevano che lire 5900, ora, secondo perizie fatte, la spesa monterebbe a lire 10,400, e se non vi si porrà tosto riparo, converrà aumentare ancora la somma e forse portarla al doppio. Mi pare quindi che è pur anche nell'interesse delle finanze il prendere in considerazione questa urgenza di porre riparo ed aumentare la somma che vi si richiede.

Se si volesse poi prendere in considerazione l'interesse di questo porto, non mancherebbero ragioni, giacchè questo porto esiste meno nell'interesse della località che non sia in quello di tutta la riviera. Infatti, questo porto è situato in quel seno che viene formato dal Capo di Portofino, il quale staccandosi dalla terraferma si protende molto innanzi in alto mare; intorno a questo capo si raggruppano assai facilmente i contrasti dei venti e le tempeste; i navigli di cabottaggio che sogliono partire stracarichi dal porto di Genova trovano sovente in quel punto impedimenti tali a voltare il Capo e a poter proseguire il viaggio che loro è di non piccolo vantaggio avere sottovento un porto di rifugio. Ecco perchè io diceva che questo porto giova piuttosto alle provincie del litorale che non alla località di Camogli.

Quando poi volessimo avere qualche riguardo anche alla popolazione locale, anche per questo non mancherebbero ragioni per darle qualche incoraggiamento. Come già si disse, or sono pochi giorni, da quel paese si trae in gran parte la nostra marineria la più attiva e industriosa: ma specialmente devesi considerare il modo con cui essi procedono in questa industria. I capitali che essi impiegano nella navigazione sono estremamente divisi; inoltre i marinai quando navigano in questi bastimenti, invece di un salario fisso sogliono avere una parte degli utili, cosicchè essi, permettetemi che lo dica, hanno fino ad un certo punto pacificamente sciolto il problema, l'aspirazione della scuola socialista, cioè l'associazione del capitale col lavoro.

Per tutti questi motivi mi pare che il Ministero e la Commissione dovrebbero consentire ad un aumento su questa categoria per lavori a questo porto, specialmente, ripeto, avuto riguardo all'urgenza degli stessi lavori.

PRESIDENTE. Ella dunque propone l'aumento di lire 2600.

CASARETTO. Proporrei almeno questa somma, perchè, se questi lavori non si fanno, sarà poi necessaria una spesa più forte; è dunque nell'interesse stesso delle finanze l'adottarla.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io sento il bisogno e la convenienza di soccorrere il porto di Camogli, e sulla proposizione fatta intendeva appunto che vi fosse la sovvenzione per questo porto.

Quanto poi all'argomento che esso adduce dell'urgenza, questo è un argomento molto delicato. Di questa urgenza bisognerebbe che se ne investissero anche quelli che hanno interessi municipali.

L'onorevole deputato dice che l'interesse non è tanto per la località, quanto per la generalità; questo argomento avrebbe potuto valere quando si discuteva la legge per la classificazione; ma ora il porto di Camogli è collocato in seconda categoria; conviene dunque che vi provveda la provincia, e sia assegnata una somma corrispondente alla spesa stessa.

Ma supporre che quando c'è urgenza debba sempre intervenire lo Stato a provvedere anche nei porti di seconda categoria, sarebbe aggravarlo di troppo, e diverrebbe cosa contraria al disposto dalla legge.

Quando i lavori marittimi sono cominciati, avvi sempre urgenza di compierli, e perciò è necessario procurare di compierli il più presto.

CASARETTO. Io domando al signor ministro se accetta prima di tutto che sia votata questa somma, perchè non voglio provocare una inutile votazione; se esso accetta, propongo, altrimenti ritiro la proposta.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho già detto che mi pareva colla somma proposta si potesse equamente provvedere a tutti; in que' limiti in cui si provvede per gli altri si provvederà anche per Camogli.

Mi pare che lo stesso onorevole deputato Casaretto convenisse meco che non erano state prese le cose in quella considerazione che meritava la gravità della circostanza e l'interesse locale.

CASARETTO. Egli è vero che non si sono prese le cose in quella considerazione che meritavano; ma, secondo la legge, non era alla comunità del paese che spettasse, toccava alla provincia...

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Va bene, io non dico a chi; avrà toccato alla provincia...

CASARETTO. Sarebbe ciò toccato ad essa; in quanto alla località essa si è prestata volenterosamente, perchè so che una società d'individui particolari ha fatto una raccolta per spingere i lavori a proprie spese.

DEL CASARETTO, relatore. Io ripeterò quanto ho già detto, cioè che la Commissione nel ridurre questa categoria non fece altro che ottemperare alla legge.

Farò poi osservare all'onorevole Casaretto che il concorso dello Stato nelle spese di restauro a farsi attorno alle opere del porto di Camogli è obbligatorio a termini dell'articolo 10 della legge 24 giugno 1852, appartenendo desso a quelli di seconda categoria; rimane adunque inutile lo stanziare una somma speciale, mentre tutti questi concorsi dovranno prelevarsi dal fondo stanziato nella categoria; e, dove risultasse insufficiente, il Parlamento non si rifiuterà certamente ad aumentarlo, poichè, ripeto, si tratta di spese che per lo Stato sono obbligatorie. A mio avviso pertanto il fissare fin d'ora una somma maggiore non implicherebbe la necessità di spenderlo, nè il difetto dello stanziamento sarebbe ragione per rifiutarsi a concorrere nelle spese riconosciute necessarie.

Il riparto poi della somma cui si è accennato fu fatto dal signor ministro in via provvisoria e per semplice dimostrazione, mentre esso non può avere luogo, a tenore della più volte citata legge che per decreto reale, sentiti i Consigli comunali e provinciali; siffatta questione è adunque, a parere mio, inopportuna.

Rispetto poi alla domanda di aumento fatta dal signor ministro a questa categoria, io stimo che la Commissione non abbia difficoltà ad accettarla, perchè si tratta di opere di loro natura indispensabili, e quando non fossero previste in bilancio, converrebbe farvi fronte autorizzando una maggiore spesa.

PRESIDENTE. Dopo le modificazioni del Ministero e della Commissione pare che non vi sia più dissenso sulla categoria, la quale verrebbe fissata in lire 45 mila.

Non rimane perciò che la proposta del deputato Bonavera.

BONAVERA. Io intendo di osservare che la Commissione

in sostanza ha ripetute le ragioni che sono state addotte riguardo ai porti di terza categoria, quantunque siasi poi accostata all'idea del ministro. Ma che riguardo a quei di seconda, per i quali ho parlato, non mi pareva che siasi dichiarata ostile. D'altronde non ho inteso che sieno state confutate da alcuno le mie ragioni.

Io avevo perciò proposta l'intera somma di lire 50,000 che venne stanziata in bilancio, per poter dare poi larghi sussidi a quei porti i quali ne possono abbisognare.

PRESIDENTE. La Commissione non aderisce a questa sua proposta; dunque, se ella intende di insistere, non mi resta che a metterla ai voti.

BIANCHERI. Chiedo la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Biancheri ha la parola.

BIANCHERI. Io ho domandato la parola per spiegare alla Camera una delle ragioni che mi sembrano più convincenti, in appoggio della proposizione d'aumento stata fatta dal deputato Bonavera.

La Commissione nel ridurre la spesa portata sotto questa categoria a lire 35,000 ha considerato che questa somma era corrispondente a quella che si è stanziata nel precedente esercizio, e che in conseguenza colla medesima si poteva fare fronte a tutte le urgenze che si sarebbero verificate nell'esercizio corrente.

Io farò osservare alla Camera che, se nell'esercizio precedente la somma destinata a concorrere alle spese per questi porti era molto minore, cioè solo limitata a 50,000 lire, essa era solo ripartita fra tre o quattro, mentre che colla legge del 24 gennaio del 1852 se ne sono collocati sotto la seconda categoria alcuni altri che precedentemente non avevano mai partecipato a questi sussidi, e questi sono principalmente il porto di Alghero e il porto di Camogli. Per questi due porti nell'esercizio precedente a cui allude la Commissione nel fare questa riduzione si era stanziata, se non erro, la somma di 14,000 lire, cioè per Alghero quella di 10,000 lire, e per Camogli un'altra approssimativa di 5000 lire, di modo che la rimanente somma che era destinata a soccorrere gli altri porti era ridotta a 5000 lire; e questa somma era ripartita fra Oneglia, San Remo e Porto Maurizio, di modo che per ciascuno di essi non toccava che la somma di ottocento a novecento lire.

Ora la somma stanziata in questa categoria non devesi distribuire nello stesso numero di porti, come nel precedente esercizio.

Stando al ragionamento della Commissione, sembrerebbe che questi porti avranno nell'esercizio attuale un eguale sussidio; ma allorché alla somma stanziata a questo riguardo dovranno partecipare anche il porto d'Alghero, il porto di Camogli e il porto di Lerici, la Camera vede che la somma riesce assolutamente insufficiente.

La Commissione adunque apprezzando queste considerazioni dovrebbe aderire all'aumento che si è proposto, appunto per conservare a questi porti la stessa tangente che loro toccò nell'esercizio precedente.

E qui non mi lascierò sfuggire l'occasione di esporre alla Camera i maggiori bisogni che si verificano nell'esercizio corrente, a riguardo principalmente dei porti d'Oneglia, di Porto Maurizio, di San Remo.

Già il deputato Bonavera ha fatto presente alla Camera che i municipi che sopportano queste spese sono impegnati in altre spese così ingenti che eccedono assolutamente i mezzi di cui possono disporre. La città di Porto Maurizio è impegnata, se non erro, in un contratto di 60,000 lire circa, essa sola; quella di San Remo è egualmente vincolata in un con-

tratto che rileva a un dipresso alla stessa somma, e già questi contratti sono in corso di esecuzione.

Ora, come vede la Camera, i bisogni sono aumentati, e quando la somma venga limitata unicamente a quella proposta dalla Commissione, si avrà per questi porti un sussidio di molto minore a quello che loro venne concesso nell'esercizio precedente.

Ed ecco perchè, stando alle stesse basi, cioè alle stesse ragioni che dettarono la riduzione alla Commissione, io credo che, siccome questa somma deve nell'esercizio corrente allargarsi per esservi partecipe un numero di porti molto maggiore di quello che concorresse nell'anno scorso, credo, dico, che debba la categoria aumentarsi alla somma stata proposta dal Ministero nel bilancio stesso, a quella cioè di lire 45,000 per concorrere alle spese di tutti questi porti, che colle 5000 che vennero per una deliberazione speciale stabilite per le spese del porto di Lerici, formano la totale somma di lire 50,000, portata in bilancio dal Ministero.

PRESIDENTE. Metterò dunque ai voti la proposta del deputato Bonavera, la quale consiste nell'aggiungere lire 7000 alla somma ora proposta dal Ministero.

(È rigettata.)

Se nessun altro domanda la parola, porrò allora ai voti la categoria 48 in lire 45,000.

(È approvata.)

Ha la parola il deputato Astengo.

ASTENGO. Prima di passare alla votazione delle altre categorie, prego la Camera di permettere che io rivolga una preghiera al signor ministro dei lavori pubblici relativamente al porto di Savona.

Rammerò dapprima all'onorevole signor ministro che nel 1850, quando ancora non eravi una legge la quale provvedesse sufficientemente e regolarmente al modo di far fronte ai bisogni dei diversi porti dello Stato, egli presentò al Parlamento un progetto di legge onde ottenere un sussidio dallo Stato per poter dare cominciamento ad opere straordinarie ed urgenti pel miglioramento del porto di Savona. Dalla stessa relazione che precedeva quel progetto, si rileva: 1° che la città di Savona aveva già versato nella cassa del porto la somma all'incirca di lire 800 mila, senza che alcuna legge ve la obbligasse; 2° che nel 1846 il Genio marittimo aveva fatto una perizia dei lavori straordinari ancora mancanti, e questa perizia ascendente in complesso a lire 500 mila, era stata confermata da una relazione del colonnello Sauli, ora nostro collega, in data del 30 luglio 1848; 3° che la prova dell'importanza commerciale di quel porto fu allora ricavata dall'annuo prodotto della dogana di Savona in lire 400 mila circa; 4° che il Governo domandava intanto pel 1850 la somma di lire 120,000, riservandosi (sono le parole del signor ministro) a domandare negli esercizi successivi le somme ulteriori per compiere i divisati lavori.

Colla legge 25 aprile 1850 il Parlamento accolse interamente la proposta del signor ministro, e posteriormente fu promulgata la legge organica in data 24 giugno 1852, che mise il porto di Savona nella prima classe della prima categoria. Dopo d'allora si presentarono nuovi reclami per parte del commercio e del municipio, onde fossero prontamente eseguiti i lavori ancora mancanti, e tali reclami vennero appoggiati coi voti emessi dal Consiglio provinciale e dal Consiglio divisionale.

Fratanto quel porto acquistò una maggiore importanza di prima, imperocchè, mentre il prodotto di quella dogana pel 1851 era, come negli anni precedenti, di circa lire 400

mila, ascese nel 1852 a 1,410,576 58, e così con una differenza in più di circa un milione.

Nè l'aumento così grande delle operazioni commerciali, che da un anno a questa parte si è verificato nel porto di Savona, si ha da attribuire ai pochi lavori che vi si fecero col sussidio accordato con la legge del 25 aprile 1850, chè invece è la sola naturale conseguenza di un principio di giustizia adottato dal Parlamento, voglio dire della abolizione di un privilegio che dapprima era accordato ad un'altra parte dello Stato.

Nei bilanci pel 1851 e pel 1852 non venne fatto alcun nuovo stanziamento per la continuazione dei sopra indicati lavori. Il porto di Savona non figura nemmeno nel titolo delle spese straordinarie del bilancio pel 1853, e figura solo nelle spese ordinarie già votate per tale esercizio.

Io non intendo farne rimprovero al signor ministro, il quale ha provato nel 1850 ed in altre occasioni di conoscere l'importanza di quel porto e di prenderne tutto l'interessamento. Forse l'omissione potrà attribuirsi ad impiegati subalterni, che, occupati per molti altri lavori, non avranno potuto preparare in tempo i progetti e le perizie occorrenti affinché si potesse proporre un conveniente stanziamento nelle spese straordinarie del 1853.

Io quindi mi restringo a pregare caldamente il signor ministro di volere prontamente provvedere in modo che prima della formazione del bilancio pel 1854 siano fatti tali progetti e perizie, e proporre quindi alla Camera gli opportuni stanziamenti. Lo prego inoltre di proporre tostamente alla Camera il progetto di legge, già da lui annunciato, per un pronto e regolare espurgo, non solo del porto di Savona, ma ancora degli altri porti dello Stato, col mezzo dei cava-fango a vapore, abbandonando così l'attuale sistema troppo lento ed insufficiente.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quanto ai lavori che si faranno nell'esercizio 1853 le farò osservare che è stata stanziata nel bilancio una somma di 36,000 lire per il porto di Savona; e una parte di questa spesa, cioè 8 mila lire, è appunto destinata agli scavi. Quanto allo scavo generale, che è necessario per ridurre il porto medesimo ad uno stato regolare di profondità, non posso che ripetere che esso sarà compreso nel progetto di escavazione dei porti, il quale, come ho già annunciato, presenterò in breve alla Camera. Io credo pertanto, che pel momento sia provveduto sufficientemente a quel porto.

Per l'epoca poi in cui sarà approvato il bilancio del 1854 saranno anche, io spero, approvati i lavori che riguardano gli scavi in generale dei porti di prima categoria per ridurli a profondità normale.

Riguardo a ciò che si riferisce al movimento del porto di Savona, l'onorevole preopinante ha forse ragione di non volerlo attribuire ai lavori che si sono fatti; ma d'altra parte mi pare che provi che il porto non è in così cattivo stato, se vi è tanto concorso ed affluenza.

PRESIDENTE. Cat. 49. *Allievi ingegneri all'estero.* Il Ministero e la Commissione propongono la somma di lire 3000.

Il deputato Mathieu ha la parola.

MATHIEU. Je n'ai que deux mots à dire. Je demande que le chiffre de cette catégorie soit porté à 6000 francs, afin que nous puissions envoyer au moins quatre élèves ingénieurs à l'école polytechnique. Je ferai remarquer à la Chambre que nous n'avons aucune école d'application ni pour le Génie civil, ni pour les ingénieurs des mines. Nos Universités forment d'excellents mathématiciens; elles ne

forment pas, elles ne peuvent former des ingénieurs pratiques. Quand un jeune homme a reçu son diplôme d'ingénieur hydraulicien, il entre dans les bureaux d'un inspecteur, ou d'un ingénieur de ponts et chaussées, où, pour l'ordinaire, il n'est employé qu'à copier des rapports et des plans. Puis, deux ou trois ans après, on lui confie le service d'une province dans laquelle, et quelquefois aux dépens de laquelle, il achève son apprentissage. Voilà nos seules écoles d'application. Je crois que, tant que nous n'en aurons pas d'autres, nous ne devons pas hésiter à faire quelque chose pour fournir à notre corps des ponts et chaussées les moyens de se recruter.

ANGIUS. Domando la parola. (*Movimenti*)

La deliberazione del Governo di mandare all'estero distinti allievi del Genio è tale...

(*Il deputato Mantelli proferisce alcune parole che non sono udite dagli stenografi.*)

ANGIUS. Prego il deputato Mantelli che voglia tacere.

(*Viva ilarità.*)

La deliberazione del Governo, che trovo notata in questa categoria, di mandare a scuole estere i giovani del Genio civile che meglio promettono, incontrerà, ne son certo, il plauso universale.

Se questo si fosse fatto prima d'oggi, lo Stato avrebbe avuto gran profitto, e il corpo del Genio civile non avrebbe patito nel suo decoro, quando il Governo gli fece il torto di credere che in esso non fosse la sufficiente abilità alle opere nuove, alle quali si accingeva, e che ora sono in pieno corso.

Se quelle opere fossero state commesse ai nostri, io son certo che non si sarebbe aperto il pozzo di San Paolo.

Io vorrei che questa massima si allargasse pel vantaggio di altri servizi, che ricevono miglioramenti giornalieri, e farei grande onore anche ai più distinti ufficiali del nostro esercito se andassero volontari nelle guerre, che di spesso occorrono or in una or in altra parte, massime quando son governate da celebri condottieri, perchè, quando che avvenisse il caso, fossero essi pel trionfo dei diritti dello Stato e della nazione uomini pratici di guerra.

Dalle parole pronunciate dal signor ministro nel difendere la somma che era stata proposta nella categoria X, io ho rilevato con molta soddisfazione come egli avesse prevenuto la proposta del deputato Mathieu, avendo mandato un allievo del Genio delle miniere a perfezionarsi viaggiando in Francia, e come questi avesse raccolto grandi frutti da' suoi studi, e fosse stato destinato alla Sardegna, dove l'industria minerale prende incrementi giornalieri e promette considerevoli proventi allo Stato.

Mi spiace che il signor ministro non sia riescito nel suo intento, di mantenere nella categoria quanto era necessario per lo stipendio di lui. Ma la Camera non era bene illuminata... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego il deputato Angius di non ritornare su deliberazioni già prese dalla Camera, nè tampoco censurarle, dicendo che non era bene illuminata.

ANGIUS. Dirò diversamente perchè non apparisca nessun cenno di censura... (*Ilarità generale*)

Egli dunque non riesciva perchè fece molto effetto sulla Camera la risposta dell'onorevole relatore della Commissione, il quale oppose che, se nella Sardegna era necessità di stabilire due circondari, si potea scemarne il numero in terraferma, e l'onorevole relatore, asserendo che poteasi diminuire il personale e i circondari in terraferma, era nel vero; imperocchè, se in questa parte dello Stato sono circondari

dove è molto da fare, ve n'ha qualcuno, dove è da far pochissimo o nulla; e in prova basterà il dire che qualche ingegnere è dispensato dalla residenza nel suo circondario.

La disdetta non sarà che temporaria, e il signor ministro, se venga un giorno a proporre di ridurre il numero de' circondari mineralogici del continente e di accrescerlo nell'isola, il suo progetto di legge sarà ben accolto, ed egli avrà il merito di ampliare i profitti dello Stato.

Mentre il grande studio del Governo è nel provvedere alla sufficienza dell'erario per tutti i bisogni dello Stato, ed i risparmi ordinati e i più pochi da ordinare, le imposte comandate e quelle da comandare, non basteranno a togliere lo sbilancio tra l'attivo e il passivo, converrà pensare a' modi di aumentare le produzioni, e la Camera favorirà certamente lo sviluppo della mineralogia nell'isola.

PRESIDENTE. Qui non è questione dell'industria mineralogica, sulla quale non può cadere ora discussione.

La parola spetta al signor relatore.

DEL CARRETTO, relatore. Quando si discusse la categoria degli ingegneri addetti alle miniere...

PRESIDENTE. La pregherei di prescindere da queste osservazioni, perchè ora sarebbe inutile rientrare in questa materia.

DEL CARRETTO, relatore. Allora rinuncio alla parola.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Mathieu perchè si aumenti la categoria 49 di lire 5000.

(La Camera rigetta.)

Si intenderà dunque approvata la categoria nella somma di lire 5000.

(È approvata.)

Cat. 50. *Carta dello Stato*, proposta dal Ministero e mantenuta dalla Commissione in lire 1600.

(È approvata.)

Cat. 51. *Maggiori assegnamenti*, proposta dal Ministero in lire 2600, ridotta dalla Commissione a lire 1600.

Avverto però che le rimanenti lire 1000 non sono soppresse, ma solamente trasportate alla categoria 21. Il signor ministro accetta questo trasporto?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Sì, lo accetto.

PRESIDENTE. Allora la categoria 51 si intenderà approvata nella somma di lire 1600.

(È approvata.)

Ha la parola il deputato Menabrea.

MENABREA. Messieurs, avant de passer à la votation définitive du budget que nous discutons en ce moment, je me permettrai d'appeler l'attention de la Chambre sur la condition de nos chemins communaux et vicinaux, et je recommanderai à monsieur le ministre des travaux publics les institutions de nature à l'améliorer.

Notre pays a peut-être peu de choses à envier à nos voisins sur le tracé des routes royales et provinciales; mais il faut avouer qu'il reste beaucoup de chose à faire pour les chemins communaux.

Malgré l'importance de ces communications secondaires, elles n'ont pas encore obtenu jusqu'ici tous les développements, toutes les améliorations désirables.

En effet, messieurs, de quelle manière pourroit-on chez nous à la construction et à l'entretien des chemins communaux? Il n'y a en général point d'unité dans le système suivi à cet égard. Ainsi, par exemple, reconnaît-on la nécessité d'établir une communication entre deux points de territoire? Aussitôt il se forme une société (*consorzio*) entre les communes intéressées; la construction de la route est confiée

à quelque ingénieur, ordinairement étranger à ses communes, et lorsque la route est achevée, son entretien est pour ainsi dire abandonné. Or, il arrive qu'au bout d'un certain temps cette route, qui aura beaucoup coûté pour sa construction, devient impraticable, et nous voyons que, malgré de grandes dépenses, qui se font chaque jour, notre système de routes communales est incomplet, imparfait et insuffisant pour les besoins plus essentiels du pays. Cela tient, je crois, à un vice de l'administration suivie jusqu'à ce jour.

Cependant, il est d'une haute importance que le Gouvernement jette les regards sur ce point de notre administration, car il ne suffit pas d'avoir des chemins de fer, des routes royales et provinciales; il faut avoir toutes les affluences de ces routes, celles qui vont jusque dans nos montagnes atteindre les forces motrices répandues sur la surface de notre pays et qu'on peut évaluer à un million de chevaux et qui sont une richesse négligée qu'il est nécessaire de rendre accessible à l'industrie; il faut pénétrer dans tous les centres de production agricole et leur fournir les moyens de se développer en procurant un écoulement à leurs produits.

Vous comprenez donc, messieurs, qu'il est de toute importance de donner un plus grand développement à notre système de communications communales. Une loi spéciale a été promulguée en France, en 1836, sur les chemins communaux, et l'on peut dire que, depuis cette époque, l'état de l'industrie agricole en France a complètement changé. Depuis lors, les voies de communication se sont multipliées à l'infini; et en même temps que l'on consacrait des sommes considérables à leur systémation et à leur construction, il était également pourvu à leur entretien et à leur conservation. Pour atteindre ce but on a établi un système d'agents d'une très-grande importance: ce sont les *agents-voyers*, que je pourrais appeler en italien *agenti stradali*.

En Piémont la conservation et la surveillance des routes communales sont à peu près abandonnées aux Conseils communaux, et un Conseil communal ne peut pas avoir sur ce point des idées assez techniques pour que ce système présente quelque garantie. Si l'on adoptait donc chez nous quelque chose d'analogue à ce qui a lieu en France, je crois que l'on rendrait un grand service à tout le pays.

Notez bien, messieurs, qu'il ne s'agit pas de créer de nouvelles charges pour le trésor; tout ceci doit tomber à la charge des communes et des provinces. Ainsi, je citerai l'exemple de la Savoie. Depuis quelques années, on a introduit en Savoie des agents-voyers. Ces agents-voyers ont rendu de très-grands services à ce pays en peu de temps. L'état des chemins communaux a complètement changé. Tout le monde a été à même d'apprécier les immenses services qui ont été rendus par cette institution, due spécialement à l'intendant-général actuel de Chambéry, dont l'active et intelligente administration laissera de profondes traces et des souvenirs durables dans le pays. Il a été également secondé d'une manière parfaite par l'agent-voyer-chef de Chambéry, dont la haute capacité a su faire apprécier toute l'importance de ses fonctions, humbles en apparence.

J'appellerai donc l'attention du Gouvernement sur l'institution des agents-voyers dans les différentes provinces du Piémont. Comme j'ai eu l'honneur de le dire à la Chambre, ces agents ne doivent pas être à la charge du Gouvernement, mais seulement à charge des communes et des provinces. Et puisque nous avons voté 400,000 francs comme encouragement au développement des routes dans les provinces, je crois que l'application de cette somme devrait être faite plus spécialement en faveur des provinces qui auraient or-

ganisé un système de routes communales et un système d'employés chargés de les surveiller.

Il résulterait encore de l'établissement de ce système un autre avantage, celui d'employer ces agents aux recherches statistiques. Chaque jour nous sommes appelés à voter des lois d'impôt qui intéressent le pays, et cependant nous avons été tous à même de l'éprouver et nous avons tous pu nous en convaincre; ce qui manque le plus, ce sont les éléments de statistique.

Or, malgré toutes les études qui ont été faites jusqu'à ce jour sur la statistique, les hommes qui y ont travaillé sont les premiers à reconnaître combien il est difficile de se procurer des documents exacts sur tout ce qui tient à l'industrie agricole. Et je crois, d'après l'expérience que j'en ai moi-même, que les agents-voyers, une fois institués, une fois répandus sur toute la surface du pays, pourront rendre de grands services dans ces circonstances. Ayant, en effet, messieurs, été moi-même dans le cas de devoir me procurer des renseignements, je n'ai pu les avoir que par le moyen des agents-voyers qui, se trouvant en contact direct avec les populations des campagnes, sont en état d'avoir des renseignements beaucoup plus exacts que ceux que l'on peut se procurer même des syndics; car, lors de la répartition des dépenses de construction et d'entretien des routes, ils sont obligés de se rendre un compte exact de la production et de la richesse de chaque région.

Par conséquent, messieurs, je recommande cette institution de la manière la plus vive à monsieur le ministre des travaux publics.

J'espère que l'admission de ce système apportera une amélioration notable dans nos routes communales, et je crois qu'il n'y a personne dans le pays qui n'en sent l'importance. Je suis persuadé qu'en l'adoptant, notre système de viabilité fera des progrès aussi sensibles que ceux qui ont eu lieu en France sous l'influence de la loi de 1836, et que les résultats pour notre pays en seront immenses.

MICHELINI. È altamente importante l'argomento trattato dall'onorevole preopinante. Diffatti alla rapidità delle comunicazioni di un paese a poco giova vi siano in buono stato le strade nazionali e le strade provinciali, se uscendo da esse si cade in pozzanghere, quali son pur troppo in molte provincie del nostro Stato le strade di secondaria comunicazione, cioè le strade comunali, e quelle dette *vicinali* soggette a servitù pubblica.

Un buon sistema di manutenzione, lo zelo delle amministrazioni comunali, e di coloro che sono più specialmente incaricati di sorvegliare le strade, possono essere loro utilissimi; diffatti in alcuni luoghi le strade comunali lasciano poco a desiderare. Ma associandomi alle osservazioni fatte dall'onorevole deputato Menabrea, io non parlerò di esse, bensì delle strade vicinali, le quali sono dappertutto in condizione peggiore delle strade comunali. Io porto ferma opinione che non avvi mezzo di rimediare a quest'ultimo inconveniente, se non quello di sopprimere intieramente la classe delle strade vicinali, annoverandole tutte fra le comunali. Questa mia proposta è fondata sulla giustizia, perchè, quando una strada serve al pubblico (e tali sono le strade vicinali soggette a servitù a favore del pubblico), deve essere mantenuta dal pubblico e non da pochi individui. Inoltre, chiunque abbia avuto parte all'amministrazione dei municipi sa con quanta difficoltà queste strade si possano riparare: si deve perciò stabilire il consorzio degli utenti, cosa molto difficile, perchè nessuno vuole essere utente, e la legge non è molto chiara a questo riguardo. Gli utenti poi, i quali de-

siderano avere buone strade, quando sono toccati nella borsa, rifuggono dal concorrere, e mettono in campo difficoltà interminabili.

Quando poi a forza di pazienza l'amministrazione comunale è pervenuta a riparare una strada vicinale, siccome si scioglie il consorzio, così ben presto essa ricade nello stato di degradazione in cui era prima.

Tutto questo non ha luogo quanto alle strade comunali, sopra le quali più efficace, più continua è la sorveglianza delle amministrazioni comunali.

Nè deve, a mio credere, allontanare chicchessia dall'approvare la soppressione della classe delle strade vicinali il timore della maggiore spesa che ricadrebbe sui comuni per la loro riparazione e manutenzione, perchè siccome sono gli stessi contribuenti che pagano per tutte queste strade, così questa spesa non riesce per essi maggiore.

Diffatti essendovi strade vicinali sopra varie parti di un territorio, ammessa la soppressione, coloro, i quali prima pagavano come utenti, pagheranno in avvenire come contribuenti generali del comune. Io contribuirò al mantenimento di una strada, dal quale prima era esente, ma gli altri contribuenti faranno pure fronte alla spesa che per lo passato era sopportata da me e da pochi contenti. Così quanto ai contribuenti non avvi nè differenza, nè maggiore aggravio.

Io insisto su questa mia proposizione, che credo di grande importanza, e desidero chiamare su di essa l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici il quale è incaricato di compilare un progetto di legge per queste strade. Io credo che questo progetto di legge non si limiterà alle strade nazionali e provinciali, ma si estenderà necessariamente anche alle strade comunali, siccome quello che deve tenere il luogo dei regolamenti stradali del 1817, ed abbracciare quindi le strade di ogni specie.

Spero pertanto che il signor ministro farà presenti queste considerazioni alla Commissione incaricata di preparare il progetto di legge che ho accennato.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho più volte avuto occasione di dire in questa Camera che, sia nelle strade reali, sia nelle strade provinciali manifestansi bisogni notevoli e gravi: essi rinvengonsi però in maggior copia nelle strade comunali e bisogna confessare che in tutta l'estensione del regno esse sono state generalmente trascurate ed abbandonate ad un cattivo sistema, o piuttosto a nessun sistema. Io credo adunque che l'argomento, sul quale ha richiamato l'attenzione del Governo l'onorevole deputato Menabrea, è della più alta importanza: io credo che uno dei mezzi più acconci per provvedere alle medesime sia appunto quello che egli proponeva d'un ufficio di *agents des voies*, come li chiamano i francesi, ossia di agenti tecnici comunali, di agenti tecnici che sopravvegliano ai bisogni delle strade comunali. Già se ne fece l'esperimento nelle due divisioni della Savoia, e bisogna pur dire che ha ottenuto eccellenti risultati, benchè l'istituzione sia recente, sia, per così dire, nuova. Quando i signori intendenti generali della Savoia mi comunicarono il progetto d'istituzione di quest'ufficio di agenti per le strade comunali, io li lodai del loro zelo, mi feci comunicare i piani i quali non sono identici nell'una e nell'altra divisione, e li mandai a tutti gli intendenti generali del regno perchè vedessero, sentiti anche i Consigli divisionali, se vi era, come io credevo, opportunità di applicarli alle loro amministrazioni; questo passo era necessario a farsi, perchè, come la Camera sa, questa parte d'amministrazione spetta veramente agli intendenti generali.

Chiesi pure loro che mi indicassero quali modificazioni

crederebbero necessarie per attuare un tale sistema nelle loro divisioni. Io non dubito che gli intendenti prenderanno quest'argomento in seria considerazione, essendo esso della più grande importanza, e del più grande interesse; ma finora debbo dire che non ho avuto alcuna comunicazione; forse gli intendenti avranno ancora studi e pratiche a fare; vuolsi però ritenere che la cosa non potrà avere buon effetto senza centralizzare alquanto questo servizio. E qui prego la Camera ad osservare che per *centralizzare* io non intendo che sia questo servizio centralizzato al Ministero, ma centralizzato invece, rispetto alle divisioni amministrative, e in quegli altri centri d'amministrazione provinciale che potranno essere stabiliti con una nuova legge; giacchè credo appunto che uno degli ostacoli, uno dei motivi per cui le chieste notizie tardano a pervenire al Ministero sia sempre questa incertezza in cui siamo sul nuovo ordinamento amministrativo. Io spero che quando questo ordinamento amministrativo sarà definitivamente regolato, allora si potrà coordinarvi quello degli agenti stradali tecnici delle provincie; ma, ripeto, io credo questa istituzione ad ogni modo necessaria e capace di recare la più grande utilità.

PRESIDENTE. Porrò dunque ai voti il riepilogo del bilancio delle *Spese ordinarie* nella somma proposta dalla Commissione di lire 2,815,640 78; *Spese straordinarie*, di lire 1,929,585 56; totale 4,745,226 34.

(La Camera approva.)

RELAZIONE DI PETIZIONI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno di quest'oggi porterebbe la continuazione della discussione del bilancio interno della Camera in comitato segreto; però, siccome l'ora è un po' tarda, credo che sarà meglio rimandare quella discussione a lunedì dopo le interpellanze del deputato Brofferio, ed invece udire quest'oggi le relazioni di petizioni (*Segni di assenso*).

Avvertirò ancora relativamente alla discussione del bilancio interno che, siccome alcuni deputati hanno esternato il desiderio che si stampi la pianta degli impiegati, io ho provveduto che sia stampata e distribuita per la discussione che avrà luogo lunedì.

Preghevi i signori relatori di petizioni a venire alla ringhiera.

CAVOUR GUSTAVO, relatore. Colla petizione 3071 il signor Giuseppe Demarchi, già presidente del circolo politico di Casale, sporgeva alla Camera varie lagnanze e querele contro ad un decreto della regia intendenza di quella città in data del 19 maggio 1849, col quale venne ordinata la chiusura di quel circolo in seguito ad allegate illegalità che nel medesimo sarebbero state commesse.

La vostra Commissione è penetrata dell'importanza del principio costituzionale che garantisce ai cittadini il diritto di pacifica associazione; essa però ha dovuto ritenere che la sovr'accennata petizione contenente vaghe e generiche allegazioni di carattere più o meno declamatorio, non era corredata nè da documenti, nè anche da speciali affermazioni da cui potesse conchiudersi il carattere gravatorio del decreto impugnato, di cui il petizionario ommise perfino di unire copia al suo ricorso. Osservò in seguito che dopo quella provvidenza stava aperta al petizionario una via regolare tanto in linea amministrativa, quanto in linea giuridica per ottenere quella riparazione cui per avventura potesse

avere diritto, e che a questo partito egli avrebbe dovuto regolarmente attenersi.

Per queste ragioni la vostra Commissione mi ha incaricato di proporvi l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Colla petizione 3366, due elettori comunali del luogo di Santo Stefano, provincia di San Remo, si lagnano di alcune irregolarità ch'essi dicono essere state commesse nelle elezioni comunali seguite in quel luogo nell'anno 1850. Ritenuto però che quando realmente fossero accertate quelle irregolarità, la legge 7 ottobre 1848 provvede sufficientemente ai modi di ripararvi, ho l'onore di proporvi l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Colla petizione 3935, i municipi di Carcare, Altare ed altri quattro dimandano che venga stabilito un nuovo mandamento in Carcare, ove sotto la repubblica e l'impero francese era stabilito il centro di un così detto *cantone*. Lamentano i petizionari e la lunga distanza e le difficoltà della strada che incontransi per recarsi dai loro comuni al luogo di Cairo, attualmente capoluogo del mandamento cui appartengono.

Varie circostanze esposte dai petizionari sarebbero certamente di non lieve peso. Tuttavia la vostra Commissione ha osservato che regolarmente questa dimanda avrebbe dovuto essere prima di tutto corredata dei pareri dei Consigli provinciale e divisionale, quindi senza credere poter entrare nell'esame del merito intrinseco della domanda, la Commissione ha deliberato di proporvi l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

La petizione 4545 è diretta alla Camera dal municipio di Belvedere, provincia di Nizza, e domanda che il Governo promuova con tutti i mezzi di cui dispone l'apertura di una strada carreggiabile da San Martino di Lantosca nella Valle di Vesubia sino a Valdieri nella Valle del Gesso.

Questa strada verrebbe a collegarsi con quella attualmente in esecuzione tra Nizza e San Martino di Lantosca, quindi essa aprirebbe una nuova comunicazione di grande importanza tra Nizza e Cuneo, unita già con Valdieri da buone strade. I ricorrenti presentano in appoggio della loro dimanda varie osservazioni che sembrano degne di serio esame. Pertanto, ritenute eziandio le dichiarazioni del Ministero che si vanno facendo studi circa le strade di cui assai difetta la provincia di Nizza, ho l'onore di proporvi il rinvio di questa petizione al signor ministro dei lavori pubblici.

(La Camera approva.)

Due antichi militari delle armate napoleoniche, i signori Nosengo e Guglielmetti, colla petizione 4550 espongono alla Camera di aver ottenute in seguito a gravissime e gloriose ferite due dotazioni d'annue lire 500, loro concesse dall'imperatore Napoleone, l'una sul monte Napoleone di Milano, l'altra sopra i canali del Reno e del Mezzogiorno, e domandano che venga loro accordato sulle nostre finanze un compenso per essere stati privati di queste dotazioni.

La vostra Commissione risente certamente una sincera simpatia per i ricorrenti, la cui posizione comanderebbe ogni possibile riguardo; nondimeno non ha potuto prescindere dal riconoscere che questa materia non può essere regolata altrimenti che da leggi generali in cui si possano accuratamente pesare gli opposti interessi delle nostre esauste finanze e di una classe benemerita di cittadini. Ora i petizionari non potendo invocare in loro favore veruna specifica disposizione di legge, la vostra Commissione non senza rammarco

rico ha ravvisato stretto suo dovere il proporvi l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Alla petizione 5054, dell'antico militare Tommaso Ferrero si applicano considerazioni affatto identiche a quelle ora esposte circa la domanda sopra cui vengo di riferire. Quindi mi è forza concludere ugualmente per l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

Colla petizione 5050, il signor Giani, di Godiasco, fa conoscere alla Camera ch'egli è stato condannato dal tribunale di prima cognizione di sua provincia ad una pena ch'egli ha dimenticato d'indicare. Egli sembra molto sconcertato da questa condanna, ed in seguito si sfoga in un linguaggio poco decente ed inconcludente e contro i suoi giudici e contro l'intera nostra magistratura.

L'ordine del giorno è la sola conclusione che possa adottarsi sopra questo strano ricorso.

(La Camera approva.)

Il professore Acquarone, di Alessandria, avendo assistito all'esecuzione di una condanna a morte, espone alla Camera colla petizione 5040 i sensi di commozione e d'umanità ch'egli ha provato in quest'occasione, e presenta alcune teoriche considerazioni sopra l'opportunità della pena di morte.

La vostra Commissione non ha creduto dovere entrare incidentalmente nell'esame di una questione di tanta gravità, di tanta importanza e circondata di tante difficoltà quanto quella che si riferisce al tremendo argomento dell'applicazione della pena di morte. Ravvisando però nella petizione in discorso pensieri commendevoli e generosi, essa non ha voluto semplicemente allontanarla coll'ordine del giorno, ma vi propone che la medesima venga deposta agli archivi della Camera.

(La Camera approva.)

BERTINI, relatore. Petizione 5017. Sedici maestri di posta od impresari di vetture pubbliche, a nome eziandio dei loro consoci e concessionari espongono il pessimo stato delle strade reali e provinciali, per cui, oltre al ritardo di più ore da quelle fissate per l'arrivo dei legni alla loro destinazione, ai frequenti rovesciamenti con pericolo della vita dei viaggiatori, ed ai guasti dei veicoli, essi debbono soccombere a gravi e straordinarie spese per il maggior numero di cavalli da attaccare affine di trarre le vetture da cattivi passi, di porgere aiuto a quelle che vanno con esse di conserva, e di pagare frequenti multe per non arrivare alle stazioni nel tempo stabilito.

Nell'accennare alle cagioni della deplorabile condizione delle vie di comunicazione, i ricorrenti si rivolgono alla Camera acciò, presi in seria considerazione i fatti narrati, voglia prendere quelle deliberazioni che più le parranno opportune per rimediare ai lamentati danni che giornalmente si fanno maggiori.

La vostra Commissione, abbenchè persuasa della verità dei narrati fatti, e che troppo fondate sono le doglianze dei ricorrenti, ed essere al sommo urgente che si faccia cessare una condizione di cose cotanto dannose all'interesse pubblico e privato, tuttavia non risultando dalla petizione che essi già siansi rivolti alle competenti autorità onde eccitarle a provvedere in proposito, vi propone l'ordine del giorno.

MICHELINI. Io non parlerò del cattivo stato delle nostre strade nazionali e provinciali; era mia intenzione di parlarne in occasione del bilancio, ma fui prevenuto da alcuni de' miei onorevoli colleghi che alzarono alte lagnanze a questo riguardo. E non ne parlerò anche perchè vedo che la

Commissione ammette questo fatto: parlerò bensì contro le conclusioni della Commissione.

Essa propone l'ordine del giorno sul riflesso che i petenti non ebbero prima ricorso al Ministero.

Questa ragione sarebbe giusta se si trattasse di cose riguardanti unicamente il loro privato interesse. Ma qui si tratta di cosa che riguarda l'interesse del pubblico; quindi non regge la ragione per cui si domanda l'ordine del giorno; e perciò, ammesso il fatto del cattivo stato delle strade, io dico doversi mandare la petizione di cui si tratta al ministro dei lavori pubblici acciò provveda.

BERTINI, relatore. Quantunque sia massima invalsa nella Camera di passare all'ordine del giorno sulle petizioni ogniqualvolta non risulti dalle medesime di essersi già i petenti rivolti all'autorità competente; tuttavia, ritenute le osservazioni fatte dall'onorevole deputato Michelini, a nome della Commissione, non dissento che la petizione sia rinviata al ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del deputato Michelini, che è pel rinvio di questa petizione al ministro dei lavori pubblici.

(La Camera approva.)

BERTINI, relatore. Petizione 4871. Magenta Giovanni, sindaco di Gropello, provincia di Lomellina, ed i consiglieri Ponzone Giuseppe e Cappa Anacleto espongono alla Camera essere da un certo numero d'anni invalso in quel comune l'uso del così detto *privilegio fiscale* a favore degli esercitanti l'arte salutare, uso attentativo alla libertà individuale, contrario all'articolo 26 dello Statuto ed ai principii di giustizia, avvegnachè per esso viene imposta alla popolazione una persona cui si potrebbero avere buone ragioni per respingere come curante, ed è tolto il diritto di farsi curare da chi meglio aggrada.

Soggiungono essere le nomine a medico-condotto lesive della dignità professionale sulla considerazione che il medico, il chirurgo ed il flebotomo, siccome stipendiati dal comune, non possono far parte del Consiglio cui coadiuverebbero coi loro lumi e colla loro conoscenza degli interessi municipali.

Avere i ricorrenti nella tornata del 1° luglio prossimo passato di quel Consiglio fatta opposizione a che venisse rinnovata la nomina del medico-chirurgo e del flebotomo per il futuro triennio da aver principio l'11 novembre successivo, proponendo ad un tempo doversi dichiarare dal Consiglio libero l'esercizio della condotta medica stante l'incontestabile utilità che ne avrebbe ricevuta la popolazione in grazia della libera concorrenza o semplicemente del libero esercizio oltre ad altri motivi di località.

Essendo rimasti in minoranza, i ricorrenti proposero la questione pregiudiziale d'incompetenza, ed instarono affinché si sentisse nel merito il signor intendente della provincia. Questi avere con decreto del 28 luglio successivo dichiarato: « Nulla ostare a che abbia effetto la deliberazione presa dalla maggioranza del Consiglio comunale di Gropello per la rinnovazione della convenzione coi medici e col flebotomo, mediante una nuova capitolazione da stipularsi coi medesimi dal Consiglio comunale. »

Essere a notizia dei ricorrenti che il suddetto decreto fu motivato in virtù: 1° d'una circolare emanata nel 1829 da un vice-intendente di Mortara, colla quale si notificava agli amministratori comunali come in certe circostanze era loro data facoltà di nominare il medico, il chirurgo ed il flebotomo a servizio della popolazione: 2° di un principio costituzionale in forza del quale viene riconosciuta l'autonomia

del municipio cui è data facoltà di fare in casa propria ciò che meglio gli talenta nell'interesse dei suoi amministrati.

In seguito alla dichiarazione contenuta nel decreto 28 luglio essersi nuovamente convocato il Consiglio il 10 agosto successivo, ed avere proceduto alla rielezione del medico-chirurgo e del flebotomo, alla quale operazione i ricorrenti s'astenero dal prendere parte, insistendo nuovamente sulla questione pregiudiziale, e dichiarando volersene appellare al Ministero ed alla Camera onde far decidere l'esternata loro opinione in proposito dell'illegalità della nomina.

Vuolsi far notare dalla Commissione che la maggioranza dei consiglieri insistette per la conferma o nuova nomina degli attuali condotti, ritenuta la domanda espressa della popolazione rappresentata dalle sottoscrizioni dei capi di famiglia maggiori registranti e contribuenti a pagare la quota medica.

Averè il signor intendente, con altro suo decreto del 31 novembre scorso, dichiarato nulla ostare alla nomina fatta sotto l'osservanza delle stabilite condizioni.

In tale stato di cose i postulanti ricorrono alla Camera onde voglia pronunziare sulla controversia di cui si fece la narrazione.

Dal contenuto di questa petizione è fatta palese la necessità di un pronto ordinamento del servizio sanitario dei comuni, consentaneo alle esigenze delle popolazioni, particolarmente in molte località, per il bene della sanità pubblica e delle classi meno agiate; ordinamento vivamente desiderato da tutto il corpo medico, di continuo sollecitato dalla Consulta centrale e dai comitati provinciali dell'Associazione medica (la quale si è proposto il commendevole scopo di promuovere il benessere sanitario della società, la tutela della dignità professionale e degli interessi materiali degli esercenti l'arte salutare), e per l'attivazione del quale la reale Accademia medico-chirurgica sin dal 1849 presentò un progetto di legge al signor ministro dell'interno.

La vostra Commissione, mentre esprime il suo voto acciò venga soddisfatto ad un sì giusto desiderio, riconoscendo dall'esposizione fatta dai ricorrenti avere i Consigli comunali, giusta il disposto dell'articolo 116 della legge 7 ottobre 1848, piena facoltà di nominare i medici ed i chirurghi-condotti, vi propone l'ordine del giorno su di questa petizione.

(La Camera approva.)

Petizione 4221. Otto consiglieri e diciannove abitanti del comune di Lusigliè, provincia d'Ivrea, rappresentano alla Camera che già nel 1750 vertivano contestazioni tra quel luogo ed i signori conti Biandrate di San Giorgio suoi feudatari per il pagamento di due annualità. Intervenne un precario, in virtù del quale il comune ricorrente si obbligò di pagare provvisoriamente l'annualità controversa, ed il feudatario d'allora si sottomise di restituire qualunque somma esatta, sempre quando venisse così ordinato per via di giustizia. Succedettero in proposito varie contestazioni amministrative sino alla pubblicazione del regio editto del 29 luglio 1795, e quindi alla promulgazione delle leggi francesi che abolirono le feudalità. Nel 1814 ricominciò il sovraccennato pagamento, che fu continuato fino a questi ultimi tempi.

Le pretese del signor conte si fondano sopra un decreto del marchese di Monferrato in data 28 maggio 1423 e sopra un atto di convenzione tra il comune ed il feudatario, in forza di cui, mediante un'annua prestazione in denaro, il comune si è liberato ed affrancato dai *diritti, foderi, roide* (comandate), *quarti* ed altra porzione dei frutti di successione, introduzione di pascolo, ecc.

I ricorrenti, senza tener conto del contenuto nel citato

decreto del marchese di Monferrato, dubitano se, a tenore del regio editto del 1797, possa il comune considerarsi tuttora obbligato al pagamento della annualità stipulata nella detta convenzione. All'oggetto di por termine alle pretese del signor conte e per sciogliere il loro dubbio, ricorrono alla Camera, sottoponendo alla sua deliberazione il seguente progetto di legge:

« Nell'abolizione dei diritti feudali contemplati dal paragrafo 4 del regio editto 29 luglio 1795, si dichiarano comprese anche le annualità che risultino surrogate ad uno o più dei diritti feudali dallo stesso regio editto aboliti. »

La vostra Commissione, visto che si tratta d'un affare di competenza del potere giudiziario cui debbono rivolgersi i ricorrenti, vi propone l'ordine del giorno.

VALERIO. A me pare che non debba acconsentirsi al voto che viene proposto dalla Commissione. Qui si tratta, se ho ben compreso, di diritti feudali. I petenti non domandano dalla Camera la liberazione da siffatti pesi, ma fanno osservare alla Camera come essi siano aboliti dallo Statuto e lo debbano pur essere dalla legge votata in questa stessa Legislatura dal Parlamento. Così essendo, io credo che questo sia un punto di legislazione e non di deliberazione giudiziaria. Quindi opino che questa petizione debba mandarsi al ministro di grazia e giustizia perchè vegga se veramente vi ha lesione di diritto, se questi diritti feudali possano ancora restare in vigore, ed in questo caso si provveda con legge.

Per conseguenza domando che questa petizione sia rinviata al Ministero di grazia e giustizia.

BERTINI, relatore. Farò osservare all'onorevole deputato Valerio che i petenti propongono un progetto di legge e non invocano l'intervento della Camera, onde provveda intorno alle pretese del feudatario; epperò la Commissione, sul riflesso essere di spettanza delle autorità giudiziarie il decidere sul merito dei diritti allegati per ottenere il pagamento delle annualità, ha proposto l'ordine del giorno.

Essa poi venne anche a siffatta conclusione considerando non essere nella competenza dei Consigli comunali il proporre progetti di legge.

PRESIDENTE. A schiarimento della discussione, debbo dire che i petenti non si riferiscono nè allo Statuto, nè alla legge accennata dal deputato Valerio, ma bensì alla legge del 1795.

VALERIO. Egli è vero che i Consigli comunali non hanno il diritto di presentare un progetto di legge, ma quando essi fanno osservare un'ingiustizia che ridonda a danno di molti fra i nostri concittadini, e chiedono che vi si provveda legislativamente, parmi che facciano tal cosa che è nel diritto ed anzi nel dovere di tutti i cittadini.

Non veggo quindi che si debba lasciare la questione nel dominio dell'ordine giudiziario e passarvi sopra con un ordine del giorno.

Tutti sanno come pesano ancora sopra molti comuni di terraferma alcuni di questi diritti feudali; tutti sanno come sopra di alcuni di essi pesino ancora le decime ed altri diritti simili a quello di cui si lagnano i petenti.

Quindi penso che sia di tutta opportunità che questa petizione venga trasmessa al guardasigilli, affinché veda se vi sia qualche provvidenza, sia governativa, sia legislativa da dare in proposito.

PRESIDENTE. Comincerò per mettere ai voti le conclusioni della Commissione, che sono per l'ordine del giorno sulla petizione 4221, dovendo esse avere la priorità.

(La Camera non approva.)

Porrò ora ai voti la proposta del deputato Valerio per

l'invio di questa stessa petizione al ministro di grazia e giustizia.

(La Camera approva.)

(Sono indi approvate senza discussione le conclusioni proposte sulle seguenti petizioni:)

BERTINI, relatore. Petizione 4854. Il signor Deliperi, sindaco della città di Sassari, lagnasi delle gravissime ingiurie fattegli avanti la Camera, nella seduta del 27 aprile prossimo passato dal ministro dell'interno, imputandogli d'aver approvato lo stato d'assedio decretato per la città e provincia di Sassari, quale imputazione sarebbe in contraddizione aperta colla petizione da lui presentata contro quello stato d'assedio.

Premendo al ricorrente di giustificarsi dalla fattagli imputazione, si rivolse alla Camera acciò voglia provvedere il più sollecitamente possibile, affinché egli possa rimettersi nella sua buona fama, attaccata in faccia alla nazionale rappresentanza ed ai suoi amministrati.

La Commissione, considerando che lo scopo cui mira il postulante è raggiunto mediante la pubblicità data alla sua petizione, vi propone l'ordine del giorno, sul riflesso eziandio che col decreto reale del 9 dicembre 1852 venne tolto lo stato d'assedio in discorso.

Petizione 4886. Il notaio Lorenzo Saggi, di Sinnai, provincia di Cagliari, espone alla Camera che, nominato pesatore e misuratore pubblico di quel comune con regie patenti 27 settembre 1845, prestò il suo servizio sino al 23 agosto 1851, nel qual giorno si accettarono le dimissioni state da lui presentate.

Il municipio non avendo proposta la retribuzione contemplata nella legge, il ricorrente chiese di essere retribuito sui fondi comunali; sulla di lui domanda gli venne, con deliberazione del 14 febbraio 1850, assegnata l'annua retribuzione di lire 72 sui detti fondi.

L'intendente generale della divisione amministrativa, con suo decreto 14 novembre detto anno, annullò il compenso stato fissato al petente dal municipio sui suoi fondi.

Il notaio Saggi, onde ottenere riparato il decreto dell'intendente generale, si rivolse al signor ministro dell'interno, il quale, con suo decreto 6 maggio 1852, confermò la provvidenza data dall'intendente generale.

In tale stato di cose, il postulante ricorre alla Camera acciò voglia raccomandare al Ministero di rievocare il suo decreto, e di fare dar corso alla deliberazione consolare di Sinnai.

La vostra Commissione, considerando che l'autorità amministrativa superiore poteva ragionevolmente rigettare la domanda del ricorrente, trattandosi di un assegno non appoggiato alla legge, vi propone l'ordine del giorno.

Petizione 4887. Gallo Francesco, detenuto nelle carceri correzionali di questa capitale, siccome inquisito per il fatto occorso nella notte del 9 al 10 novembre 1851 sulla strada che tende da Torino a Casale, ricorre alla Camera acciò possa essere, stante la malattia da cui è affetto da lungo tempo, sentito fuori carcere, offerendosi di dare cauzione per la sua persona.

Non spettando alla Camera di ingerirsi in simili domande, che debbono essere rivelte all'amministrazione giudiziaria, la vostra Commissione vi propone l'ordine del giorno su questa petizione.

Petizione 5009. Aprile Giuseppe, nativo di Pecetto Alessandrino e residente in Torino, espone che, dopo avere servito durante quattro anni in qualità di impiegato nella segreteria del soppresso Consiglio di giustizia di Alessan-

dria, venne destituito dal suo impiego ed inabilitato a qualsiasi altro, per aver preso parte agli avvenimenti politici del 1821.

Credendosi in diritto di essere favorito dal disposto della legge 14 ottobre 1848, ricorse nel 1851 al ministro dell'interno per ottenere un impiego, e questi lo rimandò a quello di grazia e giustizia che depellì la domanda, non risultando dai registri pubblici della politica destituzione del ricorrente.

Rinnovava l'Aprile la sua petizione nello scorso settembre al ministro dell'interno, e ne ebbe per risposta non esservi alcun impiego da potergli conferire, nè potersi promuovere la concessione di un sussidio per mancanza di appositi fondi disponibili. Si significava nello stesso dispaccio al ricorrente essersi trasmesse le domande, unitamente alle attestazioni comprovanti essere stato realmente dimesso dall'impiego ed inabilitato a coprirne un altro per aver preso parte agli affari politici del 1821, al dicastero di grazia e giustizia per quei riguardi che saranno del caso, attesa l'istanza da lui fatta di una segreteria di giudicatura di mandamento.

La vostra Commissione, considerando che l'esponente può, all'appoggio dei citati documenti, rivolgersi al ministro di grazia e giustizia, vi propone l'ordine del giorno.

Petizione 5019. Deabate Giovanni, congedato dal militare servizio nel 1816, in seguito a ferite, senza assegnamento alcuno, rinnova la domanda già da lui fatta alla Camera con precedente petizione 1459, perchè gli venga accordato un sussidio a vita.

Risultando alla Commissione che la Camera passò all'ordine del giorno sulla mentovata petizione, vi propone la stessa deliberazione.

Petizione 5026. Giovanni Dulac, già tenente colonnello comandante il deposito del 2° reggimento di fanteria, espone essere stato collocato in riposo col grado di colonnello nel regio esercito sul finire del 1848, dopo 45 anni di non interrotto servizio militare attivo e dieci campagne. Colpito da tale provvedimento, aveva fatti richiami al Ministero della guerra che, accoltigli favorevolmente, lo ammise nel corpo dei veterani ed invalidi come colonnello, colla paga di sole lire 2400, assegnata a detto corpo dal regolamento 8 aprile 1854; essere stato successivamente collocato nuovamente a riposo con decreto reale del 7 aprile 1851, per riduzione di corpo. Credendosi l'esponente leso da tale disposizione, si rivolse al Ministero suddetto, il quale, appoggiandosi all'articolo 10 della legge 27 giugno 1850, depellì la domanda con dispaccio del 20 maggio 1851.

Non acquetossi il Dulac a tale decisione, e ricorse in luglio 1851, unitamente a parecchi altri ufficiali stati anch'essi giubilati e credutisi lesi nei loro diritti, alla Camera, la quale, con deliberazione del 17 aprile prossimo passato, trasmise la petizione al ministro della guerra, affinché provvedesse.

Il dicastero della guerra, avendo dato provvedimenti per alcuni degli ufficiali ricorrenti, senza però comprendervi l'esponente, questi fece capo alla Commissione di squittinio sulle pensioni militari, la quale, con deliberazione ragionata del 5 luglio prossimo passato, declinò la propria competenza.

Mal pago il Dulac della risposta della Commissione, e desiderando ottenere finalmente una decisione sulla sua domanda, senza aspettare il risultato delle deliberazioni ministeriali sopra l'operato dalla Commissione di squittinio, si rivolge nuovamente alla Camera acciò le piaccia d'esaminare

il merito della questione, interpretando l'articolo 10 della citata legge 27 giugno 1850.

La vostra Commissione, considerando che i ragionamenti esposti dal ricorrente sembrano poter dar luogo per parte del Ministero ad una nuova deliberazione, vi propone il rinvio di questa seconda petizione al dicastero della guerra, come già si fece della prima.

PEZZANI, relatore. Petizione 5049. Bronzo Giovanni e Centanino Antonio, il primo cannoniere di marina, e l'altro soldato nel 9° reggimento leggero dell'armata francese, segnalano che il signor ministro della guerra abbia loro ripetutamente rifiutata la pensione che, secondo essi, credono loro competere, a senso delle disposizioni contenute nella legge 7 maggio 1850. Credono i petenti che, quantunque la lettera della legge non parli ben chiaro in loro favore, si dovrebbe almeno seguirne lo spirito. Ricorrono perciò alla Camera acciò provveda in proposito.

La Commissione, considerando che il dissenso insorto tra il signor ministro della guerra e i petizionari intorno al modo d'interpretare la legge del 7 maggio 1850, involge essenzialmente una questione giuridica, la cui risoluzione è demandata ai tribunali competenti, ne propone l'ordine del giorno.

(La Camera approva.)

(Suppressione delle compagnie de' Gremii de' Carratori e dei Sant'Elmari in Cagliari.)

PEZZANI, relatore. Petizioni 5008 e 5047. Gaetano Peirani, da Cagliari, negoziante in legnami, colla petizione 5008 chiede la soppressione dei così detti Gremii dei Carratori e dei Sant'Elmari, dei quali il primo esercita in Cagliari il privilegio dei trasporti nella piazza, l'altro quello dell'imbarco, e dello sbarco delle merci. Questa istanza frammentata ad altre contenevasi già in una precedente petizione 3732 dello stesso Peirani; ma la Camera, in riguardo di un incidente di pura forma elevatosi nella occasione della relazione della medesima fattasi nella seduta del 21 maggio 1852, non prendeva in proposito definitiva deliberazione.

In appoggio di questa sua rinnovata istanza, il petente allega come questi Gremii dei Carratori e Sant'Elmari riescano dannosi al commercio ed alla libertà di lavoro, mentre oltre le tasse esorbitanti che si esigono da coteste privilegiate corporazioni, s'incontra anche il danno d'un servizio incompleto, in vista del poco numero e della quasi invalidità degli uomini che le costituiscono. Invoca infine l'autorità dello Stato che sancisce, assieme alla libertà individuale, quella del commercio, del traffico e dell'industria. A conforto del suo assunto il Peirani presenta due dichiarazioni: l'una firmata da sessanta commercianti e particolari che fanno traffico coll'estero, l'altra da diciotto particolari che traggono generi da varii punti litorali dell'isola, le quali dichiarazioni consuevano a un dipresso con quanto da esso lui si espone.

Per contrario un Campagnolo Antonio che si qualifica capo annuale della compagnia dei barcaioli di Sant'Elmo, colla petizione 5047 chiede che l'istanza del Peirani sia rigettata, e che la compagnia de' Sant'Elmari sia conservata nel modo e nella forma che le diedero le regie patenti 4 luglio 1843, atteso che non urtino nè colle disposizioni letterali, nè collo spirito dello Statuto le associazioni di mutuo soccorso e di beneficenza.

Il Campagnolo unisce alla sua domanda: 1° una carta sotto-

scritta da 101 negozianti; 2° una dichiarazione del capo consolare estero, residente a Cagliari, nella quale è fatto voto pella conservazione della compagnia nell'interesse del più sicuro, più celere e meno dispendioso servizio del commercio, ed in quello delle moltissime e numerose famiglie che ritraggono soccorsi e benefizi dall'associazione; 3° dichiarazione del farmacista Todde relativa alla quantità dei medicinali somministrati nel 1852, per conto della compagnia, ad individui ad essa appartenenti; 4° dichiarazione analoga del medico, del chirurgo e del flebotomo della stessa compagnia; 5° stato dimostrativo dei soccorsi prestati nel 1852 con fondi della compagnia; 6° attestazione del comandante del porto di Cagliari, riguardante i pronti servizi prestati dal petente e dagli altri individui della compagnia con uomini e barche nel fortunale di mare occorso in quella rada il 1° novembre 1852.

La vostra Commissione, preso esatto esame delle due petizioni e de' ricapiti alle medesime uniti, senza entrare nella questione di sapere se le associazioni di cui si tratta, e massime quella de' barcaioli de' Sant'Elmari, che ricevette una recente riorganizzazione colle patenti 4 luglio 1843, siano instituite piuttosto a comodo ed utile del commercio, che a vantaggio privilegiato di taluni individui, stima però cosa possibile che un qualche abuso si sia introdotto nelle compagnie di cui si tratta, al quale si debba in qualche maniera riparare, nell'intento di favorire la libertà del lavoro e di toglier, ove d'uopo, di mezzo ogni meno utile monopolio di pubblici servizi; nè avendo d'altronde potuto la Commissione formarsi un criterio ben esatto in proposito a fronte delle accuse e delle discolpe le quali camminano parallele nelle due petizioni testè riferite, e ritenuto infine che lo stesso petente Campagnolo proporrebbe esso stesso che si procurasse l'accertamento dei fatti da lui addotti in difesa della sua compagnia per mezzo di quel Ministero che si ravvisasse competente, per queste considerazioni la vostra Commissione vi propone che siano le due petizioni inviate al signor ministro delle finanze.

VALERIO. Io concordo pienamente nelle conclusioni prese dall'onorevole relatore, ma non nelle motivazioni delle conclusioni medesime.

Il signor relatore dice che in coteste compagnie s'introdussero degli abusi. Io lo credo; ma quello che credo maggiormente si è che nel mantenerle vi sia violazione perenne del diritto della libertà del lavoro.

Esse sono un avanzo di vecchi privilegi, che ormai non hanno più radice che in alcuni punti estremi dell'isola, e che vogliono essere aboliti.

Ritenga la Camera che la compagnia di Sant'Elmo ha il privilegio di scaricare la mercanzia da ogni bastimento che provega da altre spiagge che non siano quelle dell'isola. L'altra poi, quella dei Carradori ha il privilegio di sbarcare essa sola le mercanzie che vengono trasportate dai marinai che fanno il cabottaggio lungo le coste dell'isola medesima.

In questo modo esse sole, quando arrivano bastimenti, hanno il diritto di trasportare quelle mercanzie sulla rada con una tassa privilegiata.

Molte volte accade e deve accadere che questa compagnia non abbia un numero sufficiente d'uomini per il bisogno, ed allora bisogna che ricorra ad altri facchini; nè questi lavoratori li paga già in ragione della tassa che percepisce dai negozianti, ma ritiene per sé un largo profitto, e dà a questi facchini un corrispettivo molto minore.

Oltre a ciò, accade spesso che, essendo questi facchini privilegiati, i negozianti che hanno mercanzie sopra una nave

non possono ottenere un pronto sbarco; donde ne viene che la mercanzia talvolta rimanga danneggiata.

Basta accennare questi fatti affinché ognuno scorga come questo monopolio non possa più durare oltre.

Il più delle volte i marinai farebbero essi stessi il trasporto delle mercanzie dalla nave in Cagliari, e da Cagliari sulla nave, dimochè tali mercanzie verrebbero a sopportare una passività molto minore; ma non potendo lo stesso padrone trasportare le proprie merci, è costretto da questo abuso a ricorrere a questa società privilegiata ed a soffrire un'avaria molto dannosa.

Vi sono fatti che basta porre in piena luce per ottenerne la distruzione.

Fra gli altri di simil genere che hanno avuto luogo in Cagliari, io ricorderò solamente la tassa sul prezzo dei pesci.

Tutto il Piemonte rimase meravigliato nel 1849 scorgendo un bel giorno sulla gazzetta privilegiata di quella città, un editto del sindaco nel quale veniva stabilito il prezzo a cui dovevano essere venduti i pesci. (*Marità*)

Bastò che questo fatto fosse commentato dalla stampa di Torino, perchè un decreto del ministro dell'interno annullasse questo abuso per sempre, come spero che per sempre sia annullato.

Così mi affido che accadrà per questa circostanza, e sarà tolto di mezzo alfine un privilegio che è in urto coi tempi; mi affido che sarà riconosciuto un diritto che nessuna legge potrebbe negare, quello di usare della propria mercanzia come al proprietario pare e piace.

SERRA F. M. Io non entrero a parlare della tariffa dei pesci, perchè affatto estranea alla presente discussione, nè prenderò le difese della corporazione dei Carradori; mi restringerò in vece a quella de' Sant'Elmari, rispetto alla quale riconosco savie e prudenti le conclusioni della vostra Commissione, chiedente che questa petizione sia inviata al ministro competente. Nulladimeno debbo rettificare alcuni fatti di cui fece cenno l'onorevole Valerio.

Egli parlò a favore del commercio e del lavoro. Io divido pienamente con lui i principii assoluti, che sono quelli di favorire la libertà del lavoro ed il commercio; ma stimo a tale riguardo che, se si tratta di quello di Cagliari (dacchè al solo porto di questa città si riferisce la privativa della compagnia summentovata), un interprete migliore di qualsiasi altro sia lo stesso commercio cagliaritano. Ciò posto, quando la petizione della compagnia ha per sè la firma di 101 negozianti di Cagliari, tra cui si annovera la casa Rossi, la quale fa essa sola affari per tre quinti della Sardegna, io non dubito di asserire che miglior interprete dell'interesse del commercio non si possa rinvenire.

Rispetto poi al commercio estero, quando la compagnia ha presentato un voto di tutto il corpo consolare residente a Cagliari, il quale nell'interesse del commercio desidera che quel servizio continui, parmi che a tale proposito la Camera debba essere sufficientemente illuminata.

Del rimanente io soggiungo che i principii assoluti sono belli e buoni, ma non spingo il culto e la tenerezza per essi sino al punto che, riducendoli in pratica inopportunamente, in vece del bene si ottenga il male. Il Ministero udì che l'avviso della Commissione si è quello che gli si trasmetta la petizione, acciò, se vi sono abusi li corregga. Io torno a dirlo, non vorrei che prevalessero sempre i principii assoluti, perchè non di rado, nell'applicazione, invece del bene, producono il male.

CASARETTO. Un abuso simile a quello che viene accennato nella presente petizione, cioè l'esistenza di corporazioni

privilegiate v'è nella città di Genova; i danni che provengono da questo sistema già da parecchi anni hanno sollevato gravi lamenti dalle associazioni marittime e da tutti i commercianti. Per questo oggetto sono state inviate ripetutamente delle petizioni a parecchi dei nostri signori ministri; ma a questo il Ministero, come ebbi l'onore di dire in altra occasione, ha sempre fatto orecchi da mercante.

Io perciò colgo quest'occasione per appoggiare la proposta dell'onorevole deputato Valerio, giacchè questo sistema ferisce il principio generale della libertà del lavoro. Mi rincresce che, essendosi presentata improvvisa quest'occasione, non ho presenti tutti i dati per dimostrarvi i pessimi effetti di questo sistema; tuttavia non mi sarà difficile di indicarne alcuni. Fra i molti abusi, per esempio, che esistono nel nostro porto, vi è quello dei così detti *minolli*. Niuno ignora che un bastimento prima di partire, deve provvedersi della zavorra; ebbene l'esitare questa zavorra è un privilegio di una data casta di persone le quali approfittano di ciò per aumentarne il prezzo, e diminuirne la misura stabilita.

Ma vi ha di più; siccome essi si provvedono della zavorra solamente da una data spiaggia, non possono prenderla appena che il mare è alquanto agitato; mentre, se fosse libera questa industria, la potrebbero trasportare da altre spiagge dove il mare suole essere più calmo.

Quindi ne viene che molti bastimenti alle volte devono aspettare 5, 10, 15 giorni per poter partire: vedete qual incaglio immenso è questo pel commercio e la navigazione. Vi è poi ancora la compagnia dei calafati: ebbene, per motivo del privilegio di cui gode la compagnia dei calafati, bisogna pagare questo lavoro il doppio di quello che si paga nella riviera, e di quel che si pagherebbe se non s'impedisce a quei calafati della riviera di venirsi a stabilire e lavorare in Genova. Vedete se questo è giustizia!

Questa compagnia poi manda anche a lavorare a bordo dei bastimenti ben sovente degli uomini inetti e vecchi e che male possono lavorare; dal che ne viene che non solo lavorano poco e a caro prezzo, ma, quel che è peggio ancora, fanno male il lavoro, ed i bastimenti si trovano poi alle volte in alto mare in grave pericolo. Molti altri abusi esistono in Genova di questo genere, che per brevità tralascio.

Diceva benissimo l'onorevole Valerio: non solo questi abusi incagliano la marina ed il commercio, ma ledono un grande principio, un grande diritto che è il diritto del libero lavoro. Perciò insisto anch'io vivamente su questo argomento; mi rincresce di non vedere presenti i signori ministri; se essi fossero presenti, vorrei eccitarli ancora per la millesima volta a provvedere a questi abusi tanto lamentati, specialmente dagli uomini di commercio e di marina.

VALERIO. Risponderò alle osservazioni fatte dall'onorevole deputato Serra, che se la petizione, la quale vuole conservata questa anormalissima istituzione, porta la firma di negozianti, quella che ne domanda l'abolizione porta un numero uguale di firme; e quelli che ne domandano la soppressione sono appunto coloro che sono dediti ad un ramo di commercio, pel quale il prezzo del trasporto è cosa di grande rilievo, come sarebbe quello del legname e degli altri oggetti molto gravi, e per cui è ancora più necessaria una piena libertà di lavoro.

Del resto, faccio osservare che il principio non si può combattere. Che si sottoponga ad un qualche regolamento l'esercizio di questo lavoro, lo ammetto, purchè si stabilisca per base che tutti vi possano concorrere; che chiunque voglia fare il trasporto delle merci, possa essere accettato, ma che non sia esso un privilegio di pochi.

Nè io mi maraviglio che vi sieno stati dei corpi i quali abbiano dimostrato qualche favore per queste corporazioni. Esse guadagnano moltissimo a danno del commercio, a danno dei lavoratori, e sono solite a dare delle retribuzioni. Quindi si rendono favorevoli quelli che le ricevono. Ma non perciò è impossibile che si ammetta alla luce del giorno la conservazione di un privilegio di questa fatta, il quale lede onninamente i principii di giustizia.

SERRA F. M. Io dico che la compagnia non può aver dato retribuzione al corpo consolare che domanda che sia conservata, non ai negozianti che chiedono altrettanto.

Gli uni e gli altri sono persone superiori a qualunque eccezione. Domando all'onorevole relatore quante sono le firme *pro* e quante sono le firme *contro*, vere firme, intendiamoci, e vedrà che in quelle contro vi sono quasi più segni di croce che firme. Ciò dico, perchè conosco le persone che ricorrono da una parte e dall'altra. Qui le retribuzioni non c'entrano per nulla.

D'altra parte, la Camera deve sapere che questa gente non fa il trasporto solamente sulle spalle, ma colle barche, ed è in grazia delle sue barche che il vapore della compagnia Rubattino può essere scaricato in un'ora, ed è in grazia delle sue barche che il Governo non ispende un centesimo nel trasporto delle truppe, della roba che serve per esse e per l'ospedale divisionario. Di più, faccio presente alla Camera che nel mese scorso è stata istituita con decreto reale una cattedra di nautica in Cagliari, la spesa per la quale è in massima parte fatta da questa compagnia; essa fa, d'altronde, opere di beneficenza per 5 o 6 mila lire.

Quelli che dirigono questa compagnia non sono che dodici, ma gli affigliati sono più di 900, cioè 115 famiglie all'incirca; questi 900 individui hanno *gratis* sui fondi di cassa medico, medicinali, chirurgo e speciale; di più, allorchè muore alcuno, la vedova ha 75 lire per far fronte alle prime spese, mancando il capo della famiglia.

Quante crede l'onorevole Valerio siano in Cagliari le persone che fanno questo mestiere? 4 o 5 mila forse? Egli s'inganna; quasi tutti appartengono a questa compagnia, e quelli che non vi appartengono sono retribuiti con mercede proporzionata al lavoro che fanno.

Del resto, non sta infatti che il denaro entri nelle loro saccoccie, poichè la distribuzione si fa in tante parti, e la maggiore va alla cassa comune, mentre l'altra parte va a quelli che lavorano. Io lo ripeto: può essere che vi siano abusi, e, se vi sono, si correggano; ma, poichè vi è un abuso, si dovrà forse adottare un principio assoluto, dove, adottandolo, invece di far bene, si fa male? Io quindi dico: si mandi la petizione al Ministero, il Ministero si informi dalle autorità, e poi provveda come deve provvedere; ma io non ammetto il principio assoluto come applicabile al caso concreto.

PRESIDENTE. Faccio osservare per una parte che gli oratori sono d'accordo per trasmettere la petizione al Ministero, e che per altra parte la Camera non può deliberare attualmente sul principio, e che quindi sarebbe meglio di terminare questa discussione.

VALERIO. Io vorrei proporre, invece delle conclusioni della Commissione, che s'inviassero la petizione al Ministero, perchè provveda all'abolizione di questo privilegio.

SANTA CROCE. Io ammetto che sussista questa compagnia, ma quello che vorrei si è che essa lavorasse in concorrenza cogli altri. Continui pure l'opera sua, ma sia altresì libero a tutti di servirsi di quei facchini che si giudicherà meglio convenire.

Accade tuttodi a Cagliari che, se alcuno adopera i propri facchini, compiuto il lavoro, l'Associazione di Sant'Elmo viene imperturbabile a riscuotere ciò che essa chiama i suoi diritti, e per tal modo si costringe il particolare a pagare due volte per la stessa merce, mentre la Compagnia di Sant'Elmo se ne rimane colle mani in mano senza darsi la minima briga, contenta di poter imporre a tutto il commercio una così ingiusta tassa col solo allegare aver essa e non altri il privilegio di scaricare i navigli.

Domando io se tale abuso può essere più a lungo tollerato, e se non debbansi abolire privilegi di tal fatta. Per parte mia, dichiaro apertamente essere io acerrimo nemico di ogni sorta di privilegio, e per conseguenza anche di questo.

SERRA F. M. Anche a me è successo in Genova di aver dovuto pagare...

RICCI VINCENZO. Si toglierà anche questo privilegio in Genova.

SERRA F. M. Le prime prove hanno sempre da cominciare dalla Sardegna? E perchè non principieranno da Genova?

MICHELINI. L'onorevole deputato Serra ammette, come ammettiamo tutti in questa Camera, la libertà del lavoro, vale a dire che ognuno possa provvedere a sè, lavorando in quella guisa che gli sembra migliore. Ma egli ammette questo principio in modo teoretico ed astratto, e ne nega l'applicazione al caso concreto. Io confesso che non so intendere questa opposizione tra la teoria e la pratica. Se la teoria è buona, è sempre applicabile; quella teoria solo non è applicabile che è fallace.

Veniamo al caso di cui si tratta. L'onorevole Serra ha fatti gli elogi di queste compagnie, e dei servizi che esse prestano al commercio ed al pubblico. Questo va benissimo, ed io lo ammetto molto di buon grado; ma egli mi concederà pure che tutte le utilità che ci è venuto narrando, come provenienti da queste compagnie, possono ottenersi mercè regolamenti, senza che sia necessario di creare un privilegio.

Inoltre il deputato Serra ci ha esposti i vantaggi che tornano ai membri di queste compagnie privilegiate; ci ha parlato di doti, di soccorsi ai vecchi ed alle vedove. Tutto questo io lo ammetto; ma, tralasciando di osservare che quei soccorsi possono ottenersi mercè associazioni senza che sia necessario ricorrere al privilegio, credo dover avvertire che, per far del bene ai membri di quelle compagnie, non si deve dimenticare la miserabile condizione di coloro che ne sono esclusi, di coloro che domandano un lavoro al quale hanno diritto. Non è giusto prendere agli uni per dare agli altri.

Conchiudo dovermi anche in questo caso applicare le eterne leggi della giustizia.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Ricci Vincenzo.

RICCI VINCENZO. Io aveva chiesto la parola al cominciare di questa discussione per pregare la Camera di avvertire all'importanza della presente questione. Non si tratta che di un oggetto particolare; ma il principio è gravissimo. Già è stato accennato dall'onorevole deputato Casaretto che la molteplicità di queste compagnie privilegiate è una delle calamità del porto di Genova.

Il signor ministro dei lavori pubblici in questa stessa seduta ha detto che a Genova il trasporto e lo sbarco delle mercanzie costa il triplo che in ogni altro porto. Questo è pur troppo una verità, ma precisamente ciò è dovuto a quei privilegi che particolarmente ha accennato l'onorevole Casaretto.

Tutte queste compagnie presentano, è vero, qualche vantaggio, ma non sono i vantaggi delle compagnie privilegiate, sibbene quelli delle associazioni lodevoli che sono da promuoversi. Se questi esercenti una professione vogliono unirsi per formare una cassa di deposito per maritare le loro figlie, per provvedere ai vecchi, questa è eccellente istituzione e da favorire; ma non devono ottenere un privilegio esclusivo, facendolo pagare a tutti gli utenti.

L'onorevole deputato Serra accennava che la compagnia di Sant'Elmo serve in qualche modo il Governo gratuitamente. Serve bensì molte amministrazioni pubbliche, ma non le serve gratuitamente, perchè si fa poi pagare da tutti gli altri utenti con una tariffa privilegiata; di maniera che, quantunque qui si tratti di un fatto particolare (che io però non conosco esattamente), pure v'ha inchiuso un principio gravissimo, per cui io non crederei che fosse il caso di mandare questa petizione al Ministero con raccomandazione, quando si tratti di confermare questo privilegio. Io penso che piuttosto la Camera debba mandarla al Ministero, se vuole, ma accennando al principio generale di libertà di commercio e delle professioni, il quale non deve essere violato mai, o solamente in circostanze speciali di una natura straordinaria per farlo.

Io potrei aggiungere qualche cosa di più, ma mi riferisco a quanto ha detto il deputato Casaretto.

PRESIDENTE. Faccio avvertire che la Camera non può risolvere di presente un principio; essa non può ora che dichiarare se si debba o no mandare questa petizione al Ministero perchè provveda.

Che se poi stimasse di prendere essa stessa l'iniziativa per togliere questo privilegio, potrebbe intanto mandare questa petizione agli archivi.

ASPRONI. Se si vuol togliere ogni monopolio, mi pare che il Governo debba provvedere assolutamente alla libertà del lavoro. Così restano appagati tutti i desiderii.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio ha la parola.

VALERIO. Risponderò poche parole al deputato Serra. Egli dice che alla petizione che chiede l'abolizione di questo privilegio, vi sono negozianti che hanno firmato con una croce. Io risponderò che sono appunto i mercanti di legna e di carbone, i quali sono tanto poveri che non hanno potuto imparare a scrivere, che subiscono maggiormente i mali di questo monopolio, perchè ogni giorno debbono scaricare legna e carbone, oggetto del loro commercio, con cui provvedono a sé ed alle loro famiglie. Questo è evidente.

Del resto io credo che in questa questione pesi maggiormente il voto del povero mercante di carbone, che non la firma del barone Rossi, che sarà forse un banchiere, un negoziante di chincaglieria, di seta, e che non dovrà così spesso ricorrere ai facchini, come il povero mercante di legna e carbone.

Del resto, veggendo il numero a cui si trova ristretta la Camera, io non faccio alcuna speciale proposta; mi contento del rinvio delle petizioni ai signori ministri; e credo impossibile che il presidente del Consiglio, il quale ha iniziata nel Parlamento la libertà del commercio, quando vegga questo abuso, non vi ponga riparo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del rinvio al ministro delle finanze delle petizioni 5008 e 5047. (La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Interpellanza del deputato Brofferio al ministro di grazia e giustizia;

2° Comitato segreto per la continuazione della discussione del bilancio interno della Camera.