

TORNATA DEL 30 MARZO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di un ponte sul fiume Coghinas — Approvazione dei due primi articoli — Domande del deputato Sauli sull'articolo 3 e spiegazioni del ministro dei lavori pubblici e del relatore Torelli — Aggiunta del deputato Genina all'articolo 4 — Vi si oppone il ministro dei lavori pubblici — Rigetto — Approvazione degli articoli 4 e 5 e quindi dell'intero progetto — votazione ed approvazione del progetto di legge per l'annuo reclutamento militare — Discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1854 — Istanze del deputato Zirio e risposte del ministro medesimo — Osservazioni del deputato Sauli su diverse categorie — Si passa alla discussione delle medesime, e sono approvate le categorie 2, 4 e 5 — Obbiezioni del deputato Mellana sulla categoria 6 e risposte del ministro — Approvazione della categoria 6 — Osservazioni dei deputati Mellana, Depretis, Torelli relatore, Valerio, Lanza e dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze sulla categoria 7 — Continua — Relazione sul progetto di legge per facoltà alla divisione di Genova di eccedere il limite delle imposte.*

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

(Segue l'appello nominale, che viene interrotto al sopraggiungere di deputati, i quali compongono il numero legale.)

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

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto delle petizioni ultimamente presentate alla Camera.

5362. 16 proprietari della provincia di Torino, rappresentato il bisogno in cui versa il paese d'una legge atta a reprimere energicamente i furti di campagna, propongono un progetto di organizzazione di servizio campestre e forestale relativo alla proposta di legge sulla pubblica sicurezza non ha guari presentata dal ministro dell'interno.

5363. Vivalda Giovanni Battista, negoziante in combustibili in Torino, esponendo d'aver ricorso infruttuosamente alle autorità competenti per ottenere una riduzione sulla tassa impostagli per diritto di patente, si rivolge alla Camera, affinché provveda che venga ingiunto a chi spetta che la detta tassa sia ragguagliata ai suoi lucri.

5364. I signori Rusca, Brunetti ed altri 12 negozianti di Genova ricorrono alla Camera affinché al progetto di strada ferrata adottato dal Ministero, onde giungere da Novi a Stradella per Tortona, Pontecarone e Voghera, se ne sostituisca un altro per essi proposto; che, cominciando da Serravalle, giunga al Po su Gerola, toccando Tortona, Cassano, Spinola, Villalvernia e Castelnuovo Scrvia.

ATTI DIVERSI.

POLLERI. Colla petizione 5364, vari cittadini di Genova ricorrono alla Camera, affinché al progetto di strada ferrata adottato dal Ministero onde giungere da Novi a Stradella per Tortona se ne sostituisca un altro.

Io chiederei che questa petizione venga mandata alla Commissione che sta esaminando quel progetto di ferrovia che ho accennato ora.

PRESIDENTE. L'invio si fa sempre, senza che occorra deliberazione.

BERSEZIO. Colla petizione 5356 un tale Murru Effisio di Cagliari, narra che, avendo presentato due petizioni alla Camera, sulla inesatta relazione che alla Camera venne fatta di esse, la Camera passava all'ordine del giorno.

Siccome il relatore accusato dal petente sarei io, desidererei che la relazione di tale petizione fosse dichiarata d'urgenza, non tanto per desiderio di difendere il mio operato, quanto perchè, se fosse per inesattezza della relazione che la Camera avesse passato all'ordine del giorno, bramerei che vi fosse rimediato.

(La Camera dichiara l'urgenza.)

PRESIDENTE. Metto ai voti l'approvazione del verbale della tornata precedente.

(È approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI UN PONTE SUL FIUME COGHINAS.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta il seguito della discussione sul progetto di legge per la costruzione d'un ponte sul fiume Coghinas.

La Camera ha stabilito ieri di dare la precedenza agli articoli proposti dal Ministero, e deliberò in fine della seduta che si passasse alla discussione degli articoli.

L'articolo 1 è così concepito:

« Art. 1. È fatta facoltà al Governo di fare eseguire un ponte con spalle di struttura murale, e un palco e fianchi in ferro sul fiume Coghinas nell'isola di Sardegna, provincia di Tempio.

(È approvato.)

« Art. 2. Per la costruzione delle spalle di muro ed opere attinenti, il Governo stesso è autorizzato a stipulare coll'imprenditore Vittorio Fogù un contratto a tenore delle condi-

zioni portate dal capitolato in data 19 gennaio prossimo passato redatto dall'ispettore soprannumerario del Genio civile signor cavaliere Bella ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici, per la somma di lire 46,960 70 oltre ai materiali e mezzi d'opera che sono sul sito e che gli vengono ceduti dall'amministrazione, e ciò tutto in base della perizia e disegni annessi al suddetto capitolato.

(È approvato.)

« Art. 3. È pure autorizzato il Governo a stipulare un contratto col signor Tommaso Woodhouse per la costruzione del palco e fianchi in ferro e spese accessorie, a tenore del capitolato colla medesima data steso dallo stesso signor cavaliere Bella e della perizia e disegni annessivi per la convenuta somma di lire 34,750. »

SAULI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Sauli ha la parola.

SAULI. Ho domandato la parola per chiedere mi sia risolto un dubbio che mi è stato mosso intorno alla costruzione di questa parte del ponte in ferro. Dalla relazione ministeriale e dal dispositivo della legge apparisce che è il signor Tommaso Woodhouse il quale deve essere il costruttore di questa parte di ponte in ferro, e che quest'opera deve essere fatta in Inghilterra e dalle officine di Fontenderson. Ora mi si è mosso il dubbio che questi lavori, invece di essere stati assegnati alle ridette officine, che meritano tutto quanto il rispetto e tutta la confidenza, siano stati abbandonati all'ingegnere Orlando di Genova. Io però sono ben lungi dall'accettare come vera questa cosa; ma siccome quest'incidente potrebbe far nascere qualche dubbio sulla diversa responsabilità dell'uno e dell'altro costruttore, e siccome io ho assolutamente tutta la confidenza nell'esimio ingegnere signor Woodhouse, mentre dubiterei della responsabilità del signor Orlando, non già in quanto alla sua capacità, ma in quanto ai mezzi di cui può disporre, chiedo così al ministro un qualche schiarimento a questo riguardo, onde mi siano le cose di cui si tratta opportunamente chiarite.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Rispondo all'onorevole preopinante che, se avessi avuta l'intenzione di far costruire il ponte dal signor Orlando, lo avrei detto apertamente, non vedendo ragione di ciò dissimulare; se avessi creduto di affidarne la costruzione al signor Orlando, ciò avrebbe dimostrato avere io confidenza nel medesimo, e, qualunque fosse a tale riguardo l'opinione dell'onorevole preopinante, la Camera non avrebbe disapprovato il contratto, giacchè ella nulla eccipi in contrario quando seppe che io avea stipulato coll'Orlando la convenzione per la fabbrica dei battelli a vapore che debbono servire allo scavo dei porti. Aggiungerò di più, che per mezzo del cavaliere ispettore Bella, che ha visitate le officine nazionali ed ha condotte trattative a Genova per la costruzione di ponti in ferro per la Sardegna, si è stipulato col signor Orlando un contratto di tre ponti, del totale importare di circa 200,000 lire, i quali sono costruiti ottimamente. Dunque, se io avessi inteso di stipulare col signor Orlando, non avrei allegato certamente che contrattavo con fabbricanti inglesi. Il signor Woodhouse ha preso parte a questo affare perchè, quando l'amministrazione si è rivolta a lui per sapere se avrebbe assunto quest'impresa, n'ebbe per risposta che prima egli intendeva di consultare i fabbricanti inglesi coi quali era in rapporto, e che sono forse i più rinomati in Inghilterra.

Somministrati i disegni dei ponti al signor Woodhouse, egli li comunicò ai fabbricanti inglesi, ed, avutine i prezzi, propose al Governo di trattare direttamente con loro, ma siccome in questo caso era necessario d'incaricarsi dei trasporti,

delle assicurazioni del materiale e simili, il Ministero preferì fare il contratto col signor Woodhouse addossandogli ogni carico relativo a tale provvista.

SAULI. Io sono soddisfatto delle dichiarazioni fatte dal signor ministro. Io era ben lungi dal dubitare delle sue asserzioni, ho cercato solo di rischiarare il dubbio che era nato dalla circostanza che al signor Orlando erano stati dati altri ponti per la Sardegna. In quanto poi ai mezzi che possa avere questo industriale, questa è una mia particolare opinione che non si tratta per ora di giustificare.

TORRELLI, relatore. Ho qui il contratto fatto col signor Woodhouse e realmente risulta che egli si obbliga piuttosto per una fabbrica che per un'altra. È un fatto che lo fa fare da Fontenderson; tuttavia il contratto stabilisce qualche cosa di meglio, cioè la prova a cui si sottopone il ponte.

All'articolo 3 è detto :

« Tout ce qui regarde la forme, la disposition et les dimensions des poutres et de la voie du pont est laissé libre à l'industrie du constructeur, qui s'engage à exécuter l'ouvrage à ses risques et périls employant les fers de meilleure qualité possible, et se conformant aux règles d'une construction solide. »

Ma poi viene all'articolo 4 che dice :

« Le pont sera soumis à une épreuve dans laquelle il supportera pendant 24 heures une charge additionnelle de 200 kilogrammes sur chaque mètre carré des planches, et sera immédiatement après reçu par l'administration, s'il n'a eu à souffrir aucune altération sensible. L'on dressera procès-verbal de l'épreuve par l'ingénieur qui en sera chargé par l'administration. »

Dunque vede la Camera che l'amministrazione ha voluto la garanzia la più solida, vale a dire ha voluto prima di pagarlo che si caricasse il ponte in modo che non avrà mai da sostenere un peso uguale di passaggio; e questa è la miglior garanzia che si possa avere.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3.

(La Camera approva.)

« Art. 4. L'importare complessivo del ponte che, unito al fondo per far fronte alle spese imprevedute, ascende a lire 90,000, sarà portato a carico dell'assegno fatto nel bilancio del 1854 alla categoria 37, per i lavori straordinari stradali dell'isola di Sardegna. »

A quest'articolo il deputato Genina propone un'aggiunta così concepita :

« Nel caso che la somma degli otto milioni e mezzo, fissata pei lavori stradali in Sardegna, risulti nella liquidazione definitiva interamente consumata in queste opere, e sopra un tale consumo non rimanga il residuo fondo accessorio onde comprendere l'accennata spesa per il ponte di Coghinis, la divisione di Sassari è obbligata a rimborsare all'erario nazionale la maggior somma. »

Il deputato Genina ha la parola per sviluppare la sua aggiunta.

GENINA. Come avrà osservato la Camera, nella relazione si è fatto cenno dell'opinione di un commissario, il quale non ha aderito né all'opinione della maggioranza della Commissione, né all'opinione degli altri due commissari, ma proponeva un altro sistema che, a suo avviso, avrebbe potuto conciliare le diverse opinioni. Sebbene io sia stato nella Commissione solo a sostenere questo sistema, e che quindi abbia ben poca fidanza di farlo adottare dalla Camera, stimo per altro mio dovere di sottomettere le ragioni le quali mi determinarono a sostenerlo nella Commissione.

Nel progetto di legge che ci occupa io non mi sono soffer-

mato sulla parte tecnica nè sulla possibilità che la somma definitiva per l'esecuzione del ponte potesse eccedere la somma presunta; ma sembra che le diverse perizie, le diverse trattative che ebbero luogo e la natura stessa dell'opera diano sufficienti guarentigie onde presumere che la spesa non eccede gran fatto o non eccederà in modo alcuno le previsioni. Io mi sono preoccupato principalmente di due altri punti. Il primo si è questo: è indubitato che la divisione di Sassari ha urgente bisogno di vedere terminato il ponte sul Coghinas, di maniera che doveva necessariamente la Commissione prendere in considerazione questo stato di cose, e fare ogni suo sforzo perchè la divisione di Sassari potesse vedere attuata quest'opera nel più breve tempo possibile.

La necessità di questo ponte risulta dalla relazione e risultò vieppiù dalla discussione di ieri: non occorre quindi che io mi trattenga a dimostrarla.

Ma appunto perchè io voleva che il ponte sul Coghinas venisse subito attuato, non ho aderito all'opinione del progetto del signor ministro, secondo il quale si accorda subito il fondo opportuno intero per la confezione del ponte; non ho aderito all'opinione dell'onorevole Farini, il quale voleva solamente dare dei sussidi da prendersi sulle 400,000 lire per la formazione di questo ponte, perchè ciò avrebbe differito questo ponte per lunghissimo tempo, e per due ragioni: la prima si è perchè avrebbe in primo luogo resa necessaria la deliberazione delle provincie e della divisione di Sassari, e queste deliberazioni avrebbero ritardato grandemente l'esecuzione delle opere; in secondo luogo perchè, dandosi questo sussidio alla spicciolata, era difficile che un impresario si incaricasse di subito costrurre il ponte ed attenderne il prezzo a lunga data, o se l'avesse atteso l'avrebbe fatto con grave danno della divisione e di quelli i quali debbono pagarne l'opera.

Perciò io sono stato del parere del Ministero in questa parte, che cioè i fondi necessari per formare questo ponte debbano prendersi sul fondo stanziato nel 1854 per la rete stradale della Sardegna.

In questa guisa si può subito avere tutto il fondo indispensabile per por mano prontamente al ponte e quindi eseguire i contratti che dopo molte trattative vennero già stabiliti, e la divisione di Sassari potrà allora avere la consolazione di possedere questo ponte da tanto tempo desiderato.

Ma il secondo punto sul quale io fermai la mia attenzione è quello della spesa del medesimo, ed a carico di chi essa dovesse ricadere. L'onorevole signor ministro, nella sua relazione e nel progetto, lasciò assolutamente intatta questa questione. Egli dice che si prendono i fondi sopra lo stanziamento del milione, senza dire in ultima analisi a carico di chi debba questa spesa veramente ricadere.

Dalle spiegazioni che diede ancora ieri, sembra che egli voglia differire a risolvere tale questione sino a che si saranno liquidate le spese della rete stradale di Sardegna; allora la Camera vedrà quel che deve fare. Ma in su questo punto non sono del parere del signor ministro. Io credo che già sin d'ora la Camera debba stabilire ed essere ben certa a carico di chi debbano in ultima analisi cadere le spese che ora si fanno per la costruzione del ponte sul Coghinas; e a questo riguardo io comincio a stabilire il principio generale secondo il quale dovrebbe questa spesa regolarsi.

Io accetto in tal parte il ragionamento dell'onorevole Lanza, sebbene non abbia partecipato alla sua conclusione, poichè egli voleva che intanto la spesa delle 90,000 lire gravitasse sopra il bilancio attuale e sopra il bilancio venturo.

Ma io non credo che i bilanci dello Stato debbano essere straordinariamente sopraccaricati per queste spese. L'onorevole Lanza, a mio credere, poneva la questione di principio sul suo vero terreno.

Io non voglio rimontare oltre al 1848 ed esaminare quale fosse la sarda legislazione sopra questo punto.

Io considero la legislazione che vige ora in Sardegna, e che è stata introdotta dopo il 1848, ed io osservo che noi abbiamo una legge del 1850, la quale stabilisce chiaramente quali siano le strade che debbono essere formate a spese della nazione. Io veggio inoltre che alla Sardegna venne protratta la nostra amministrazione e divisionale e provinciale, secondo la legge del 1848, secondo la quale tutte le strade le quali hanno il carattere puramente provinciale o divisionale debbono essere fatte puramente a carico della divisione o della provincia.

Onde ne viene questa conseguenza, che in regola generale e secondo il diritto amministrativo apparterebbe alla divisione di Sassari di fare tutta la strada che tende a congiungere la provincia di Sassari con quella di Tempio, e quindi anche a formare il ponte sul Coghinas secondo i principii generali.

Si tratta adunque di stabilire un diritto eccezionale, si tratta di venire in aiuto di questa divisione e di concedere, a questo riguardo, un sussidio a favore della divisione di Sassari, e per compiere il ponte sul Coghinas prendendo i fondi i quali sono stanziati nel 1854 a favore della rete stradale di Sardegna, e quindi non si metta ora a carico dello Stato veruna somma che ne aggravi il bilancio. Stabilito che questa somma debba prendersi su tali fondi, ne possono avvenire due conseguenze. Se alla liquidazione definitiva della rete stradale in Sardegna rimanessero ancora fondi sugli otto milioni e mezzo, allora dico che la spesa del ponte sul Coghinas deve essere pagata dall'erario sopra la somma degli otto milioni e mezzo, in quanto che allora deve dispensarsi la divisione di Sassari dall'intervenire in questa spesa di sua natura divisionale; ed in questo io credo di fare una concessione alla divisione di Sassari, inquantochè ammetto un'eccezione al sistema generale amministrativo stradale. Qualora poi avvenisse che la liquidazione definitiva della rete delle strade dimostrasse che gli otto milioni e mezzo non bastano o sono intieramente consumati, allora io dico che non deve l'erario sopportare questa somma, perchè se noi stanziamo questa somma senza veruna limitazione, se questa somma dovrà sempre prelevarsi sugli otto milioni e mezzo destinati alle strade della Sardegna, allora si aumenterà maggiormente il pericolo che gli otto milioni e mezzo non bastino per compiere la rete stradale della Sardegna. Dunque, quando vi sia un fondo sufficiente per compiere la rete stradale, e ad un tempo il ponte sul Coghinas, allora la divisione di Sassari sarebbe interamente fuori d'ogni concorso, e la somma che si dà vestirebbe il carattere d'un vero sussidio a favore della strada che deve stabilirsi da Sassari a Tempio, e quindi destinato a formare un ponte sul Coghinas. Ma nell'altra ipotesi, qualora non rimanga una somma sufficiente, io dico che non posso ammettere che si debba già fin d'ora prendere l'impegno che l'erario debba del proprio sopperire alla spesa del ponte sul Coghinas. Ecco la ragione per la quale io ho nel mio emendamento stabilito che qualora dalla liquidazione definitiva della rete delle strade in Sardegna venisse a risultare che l'intero fondo di otto milioni e mezzo è consumato e che quindi nulla ne rimane per la spesa del ponte sul Coghinas, allora la divisione di Sassari è obbligata di restituire all'erario la somma da essa

anticipata, ed in questo caso soltanto non vi sarà più un sussidio, ma un prestito a termini della stessa legge del 1850, la quale dice che si daranno sussidi od prestiti secondo le circostanze anche agli altri rami stradali.

Nè la divisione di Sassari deve opporsi a quest'emendamento, dappoichè la necessità della strada e del ponte è evidente e da tutti confessata. Quando la legge impone ad una divisione l'obbligo di fare una spesa, questa spesa obbligatoria non può più essere rifiutata dalla divisione, e quindi potrebbe anche il Governo a quell'epoca stabilirla d'ufficio. Aggiungerò inoltre che non credo che la divisione di Sassari si troverebbe molto imbarazzata nel 1860, epoca in cui si verificherà questo calcolo, a fare questa restituzione all'erario, perchè, in primo luogo, le condizioni sue alla fine del 1860 forse saranno cangiate, ed io spero che quanto si fa ora in Sardegna ne migliorerà la prosperità; in secondo luogo, perchè siccome il Governo deve sulle 400,000 lire che devono distribuirsi alle provincie consegnare anche annualmente una somma a favore delle provincie componenti la divisione di Sassari, avrà in mano i mezzi onde potersi rimborsare rateatamente della somma che ora si metterebbe a disposizione della divisione di Sassari. Il mio emendamento adunque non varia il progetto ministeriale, ma scioglie soltanto ora la questione, e determina a carico di chi debba cadere la spesa.

Signori, noi sentiamo ogni giorno in quest'aula a fare dei progetti d'economie, ma non basta fare delle declamazioni, bisogna tradurre in atti questo sistema quando se ne presenta l'occasione, e l'occasione si presenta ora riguardo a questa spesa divisionale di Sassari. Si tratta d'una somma minima, è vero, ma intanto si tratta dell'attuazione d'un principio.

Io quindi prego la Camera a voler adottare il mio emendamento, perchè sarà fecondo di molte altre conseguenze; altrimenti io mi vedrei mio malgrado nell'obbligo di dover votare contro la legge, perchè è mia irremovibile opinione, che bisogna attuare un sistema economico il quale non imponga nuovi pesi nè al bilancio presente, nè ai bilanci futuri.

PRESIDENTE. Domando se è appoggiato l'emendamento del deputato Genina.

(È appoggiato.)

La parola spetta al signor ministro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò prima a ciò che ha osservato in fine l'onorevole preopinante. Egli disse che l'articolo 8 della legge stabilisce che si possono dare sussidi, o fare prestiti alle provincie sarde per le strade non comprese nella gran rete stradale dalla legge fissata, e perciò sarebbe d'avviso che si accordasse un prestito alla divisione di Sassari, anzichè un sussidio. Ma se egli appoggia questo suo avviso all'articolo 8, non veggo perchè io sia fuori del retto quando, invocando lo stesso articolo 8, domando che si dia un sussidio ivi pure contemplato.

Già ho dimostrato, che qui è il caso di dare un sussidio, e non di fare semplicemente un prestito, e riesce quindi inutile il ripetere gli stessi argomenti. L'onorevole deputato dice che, secondo la mia relazione ed anche secondo quella della Commissione, resterebbe incerto chi debba alla liquidazione generale delle spese di Sardegna pagare il ponte di Coghinas.

Ma, come ho già avuto l'onore di far rilevare alla Camera, questo dubbio non esiste, giacchè è stabilito che se alla liquidazione finale delle opere in costruzione non rimarranno fondi sufficienti per coprire questa spesa, in allora verrà il Governo a domandare l'assegno occorrente per supplire al fondo impiegato nel ponte di Coghinas.

Alla taccia poi d'illegalità nel mio procedere appostami dal-

l'onorevole deputato risponderò che, a mio avviso sarebbe estra legale e sconvenientissimo il venir a dire ad una divisione: il Governo farà questo ponte, ma con diffidamento, che se non resteranno fondi su quegli 8 milioni accordati dalla legge per la costruzione delle strade, la spesa andrà a carico della divisione. Io non ho mai creduto che la legge che dice potersi accordare degli prestiti, intenda anche d'imporli forzatamente.

Certamente se la Camera respingerà questa legge, la divisione di Sassari dovrà avvisare al modo di sostenere essa la spesa del ponte assolutamente necessaria, e se avrà bisogno di un prestito verrà a dimandarlo, ed io proporrò la legge per accordarglielo; ma volere colla legge di cui si tratta forzare la divisione stessa a contrarre un prestito, sarebbe a mio credere un atto illegale, di cui la Camera non è capace.

Del resto ripeterò che col presente progetto di legge il Governo non ebbe altro in mira che di favorire la divisione di Sassari con un sussidio che la abilitasse a fare una comunicazione d'indispensabile necessità colla città di Tempio. Qualora però si credesse di spiegare ancora più esplicitamente questo concetto, si potrebbe dichiarare nella legge, che lo Stato nell'eseguire a sue spese il ponte di Coghinas intende di accordare un sussidio nella costruzione della strada da Sassari a Tempio, la quale essendo strada provinciale deve essere eseguita a carico della divisione; questo è il solo emendamento che io potrei accettare al presente progetto di legge, sempre quando però la Camera lo giudicasse nella sua saviezza opportuno.

PRESIDENTE. Il deputato Genina ha la parola.

GENINA. L'onorevole signor ministro ha detto che io lo aveva accusato di illegalità. Io non gli ho in nessuna maniera mosso quest'accusa. So che la legge del 1850 dà l'autorità di concedere sussidi, od prestiti. Solamente la diversità tra lui e me sta in questo, che egli vuole un sussidio assoluto, e nel mio modo di vedere io non vorrei concederlo che subordinatamente. Io vorrei soltanto accordare un sussidio nel caso gli otto milioni e mezzo stanziati per le opere stradali in Sardegna lascino ancora campo a comprendere la spesa pel ponte sul Coghinas, perchè ritengo che quando la Camera ha votato otto milioni e mezzo per le strade sarde, ha voluto recare un beneficio a quell'isola ed alla sua rete stradale. Se dunque sopravanzasse qualche somma sugli otto milioni e mezzo, la quale dovesse ritornare nelle casse dello Stato, io mi adatterei più volentieri ad approvare il sussidio, perchè ora il paese è preparato e disposto a pagare codesta ingente somma per queste opere da farsi in Sardegna.

Ma se noi a tali opere ne aggiungiamo delle altre, e così rendiamo sempre più difficile che gli otto milioni e mezzo siano sufficienti a compierle, ne consegue che, consumata questa somma, il Ministero verrà a dirci: Voi volete compiere quelle strade che sono per legge determinate; la somma da principio stanziata non basta, 90,000 lire si sono spese nel ponte del Coghinas, di queste non se ne parli più; votate altri fondi. E bisognerà pur votarli, perchè il Parlamento ha fatta formale promessa di compiere quella rete di strade.

Se invece non diamo questo sussidio in modo che, venendo a mancare i fondi, lo Stato non sia obbligato a supplirvi, noi graveremo meno il bilancio: ed è in questo senso che io dico: non rifiuto assolutamente il sussidio; lo voglio, ma in un caso condizionale.

Nè mi si dica che questo equivarrebbe ad un prestito forzato, poichè fin qui non ho inteso levarsi una voce dai deputati della Sardegna, la quale abbia detto ch'essi, piuttostochè

sobbarcarsi ad una spesa di questa natura, si rifiuterebbero a votare i fondi nel bilancio della divisione.

Ho sentito lamentar miserie, ho sentito addurre l'impossibilità per la divisione di sottostare a questa spesa, ed io credo rimediare a questi lamentati mali colla mia proposta, perchè trasferisco a un tempo assai remoto la questione se questa spesa cadrà sul bilancio divisionale di Sassari o no. Così credo aver anche secondato l'opinione dei Sardi interessati in quest'opera.

È vero adunque che io non sono interamente del parere del ministro, perchè non voglio in nessuna ipotesi aggravare i bilanci futuri dello Stato, ma provvedo al tempo stesso a che il ponte si faccia, salvi sempre gli interessi dell'erario.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Osserverò solamente che in sostanza la questione è questa, di vedere cioè se si vuole o no accordare il sussidio; questo è il punto sul quale la Camera deve dichiararsi; ma il sistema che propone l'onorevole Genina, secondo cui nè si accorda, nè si rifiuta, io lo credo inammissibile per i motivi stati dettagliatamente da me esposti onde provare essere veramente il caso di acconsentire un sussidio in quella misura ed in quella forma che si è proposta: la Camera lo accorderà, o lo rifiuterà; ma far dipendere la decisione della Camera dal risultato di una liquidazione che avrà luogo nel 1860 per stabilire che la divisione di Sassari meriterà un sussidio sempre quando si trovino a quell'epoca fondi disponibili, ciò sarebbe, a mio credere, una vera assurdità.

Aggiungo ancora una parola su quanto è stato detto più volte che, cioè, ammesso questo sussidio, se ne dovranno per parità di ragione accordare altri in casi simili: avvertirò che io non mi sarei così facilmente disposto ad invocare dalla Camera la concessione di questo sussidio alla divisione di Sassari se non vi fosse, come ho notato da principio, un articolo di legge speciale che prevede in certo modo la necessità di tale sussidio.

Ora, io non credo che possa così facilmente incontrarsi un caso identico al presente e per cui possa con fondamento invocarsi qual precedente il sussidio di cui ora si tratta. Parmi aver dimostrato con tutta evidenza che, se mai fuvvi provincia che meritasse un sussidio, gli è quella di Sassari, a cui per l'addietro fu non solo in parole, ma con fatti promessa la costruzione del ponte sul Coghinas; l'opera difatti venne cominciata, non solo, ma quasi condotta al suo termine, quando vicende gravissime avvennero, per cui lo Stato ha dovuto sospendere i lavori, che altrimenti sarebbero a quest'ora terminati.

A fronte di tali circostanze affatto eccezionali io non posso a meno d'insistere fortemente per l'approvazione del presente progetto di legge.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole relatore.

TORELLI, relatore. Io vi rinuncio.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti l'emendamento del deputato Genina in aggiunta al quarto articolo. Esso è così concepito:

« Nel caso che la somma degli otto milioni e mezzo fissata per i lavori stradali in Sardegna risulti nella liquidazione definitiva interamente consumata in queste opere, e sopra un tale stanziamento non rimanga il residuo fondo necessario onde comprendere l'accennata spesa pel ponte di Coghinas, la divisione di Sassari è obbligata di rimborsare all'erario nazionale la maggior somma che risulterà per questo ponte anticipata. »

(La Camera rigetta.)

Metto ai voti l'articolo 4 quale è proposto dal Ministero e dalla Commissione. (*Vedi sopra*)

(È approvato.)

La parola spetta al signor relatore.

TORELLI, relatore. La Commissione ha formulato l'idea che il signor ministro ha dianzi esposta, e propone perciò il seguente articolo di aggiunta:

« Il sussidio che viene approvato colla presente legge non impegna l'erario pubblico per la costruzione delle strade provinciali o divisionali che potessero venire costruite sulla linea del ponte di Coghinas. »

Voci. No! no!

TORELLI, relatore. Io non insisto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Ecco come intenderei io di formulare tale articolo, per rispondere a questo modo ad ogni obiezione:

« Lo Stato assume la costruzione del ponte di Coghinas, come sussidio accordato alla costruzione dell'intera strada da Sassari a Tempio, la quale, per essere strada provinciale, sia a carico della divisione. »

Si ritenga però ch'io non insisto in questa proposta, e desidero solo di rimuovere colla medesima le esitazioni che nell'animo d'alcuni potrebbero sussistere sulla concessione di altri ulteriori sussidi.

PRESIDENTE. Poichè il signor ministro non insiste a questo riguardo, porrò ai voti l'articolo 5 che è così concepito:

« I ministri delle finanze e dei lavori pubblici sono incaricati nella parte che li riguarda della esecuzione della presente legge. »

(La Camera approva.)

Si procede allo squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	132
Maggioranza	67
Voti favorevoli	76
Voti contrari	56

(La Camera adotta.)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER LA LEVA MILITARE SULLA CLASSE DEL 1853.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del progetto di legge per la leva militare sulla classe 1853. (*Vedi vol. Documenti, pag. 1269.*)

La discussione generale è aperta.

Nessuno domandando la parola, interrogo la Camera se essa voglia passare alla discussione degli articoli.

(La Camera dichiara di passare alla discussione dei seguenti articoli, i quali sono approvati senza discussione.)

« Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a chiamare sulla classe di leva dell'anno 1853 un contingente di 12,000 uomini.

« Art. 2. Sono applicati alla presente leva:

« a) Gli articoli 4, 5, 6, 7 della legge 19 maggio 1851, e gli articoli 2, 3, 4 della legge 4 luglio 1852;

« b) Gli articoli 9, 10, 54, 69, 70, 71, 138; e le sezioni II e IV del capo 3, titolo 2, della legge sul reclutamento dell'esercito.

« Art. 3. Sono finalmente poste sin d'ora in vigore le dispo-

sizioni dei titoli 3 e 4, non che gli articoli 184, 185, 186 e 187 della legge ora detta.

« Art. 4. È derogato al regio editto ed al regolamento generale per le leve del 16 dicembre 1837 in tutto ciò che è contrario alla presente legge. »

Si procede allo scrutinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	121
Maggioranza	61
Voti favorevoli	107
Voti contrari	14

(La Camera adotta.)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'ESERCIZIO DEL 1854.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio dell'anno 1854. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 103.)

La discussione generale è aperta.

Il deputato Zirio ha la parola.

ZIRIO. Dalla lettura dell'attuale bilancio ho rilevato degli articoli che più non dovrebbero incontrarsi; vi avrei desiderato l'introduzione di altri che, malgrado le fatte promesse, ancor non vi figurano.

Per non trattenere di soverchio la Camera mi spiegherò con brevi parole.

Io vorrei che nel bilancio fosse scomparsa, almeno nella maggior parte, la categoria che riguarda alla manutenzione di alcune strade reali che scorrono parallele alle strade ferrate.

PRESIDENTE. Intende parlare sulle categorie?

ZIRIO. Intendo fare una proposizione di massima, ed a tal fine mi occorre indispensabilmente parlare della categoria sesta per sviluppare ed appoggiare la mia proposta.

Io vorrei adunque che le spese contemplate in questa categoria dovessero cessare, e che dovessero essere convertite in vantaggio di altre strade che, secondo la promessa del Ministero, devono essere classificate fra le reali.

A questo riguardo la Camera mi permetterà che io faccia una breve storia di quanto successe intorno alla strada tuttora provinciale da Genova a Nizza.

Nella seduta del 15 marzo 1849 venne presentato dagli onorevoli deputati Scofferi e Carli un progetto di legge del tenore seguente:

« Art. 1. La strada provinciale da Genova a Nizza è dichiarata strada reale.

« Art. 2. A datare dal 1° gennaio 1850 saranno applicati alla manutenzione e miglioramento di questa strada i regolamenti politici e finanziari propri di tutte le strade reali. »

Di siffatto progetto, in allora ampiamente sviluppato, ne venne ammessa la lettura negli uffici.

Nello stesso anno e nella seduta del 20 agosto fu dalla Camera adottata la presa in considerazione di quel progetto di legge.

Nella seduta del 21 febbraio 1850, sull'istanza dell'onorevole deputato Biancheri, e dietro le osservazioni dei deputati Pinelli e Ricci, lo stesso progetto di legge veniva mandato al ministro dei lavori pubblici con invito di tenerne conto nella compilazione di un'apposita legge, ossia di una legge di riforma dell'attuale sistema sulle strade.

Nella seduta dell'8 febbraio 1851 l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad una interpellanza del deputato Biancheri sul detto oggetto, si esprimeva in questi termini:

« Intanto io posso assicurare il deputato Biancheri che dalle informazioni che io ho preso recentemente, il nuovo regolamento stradale è compiuto, e non manca che la relazione con la quale sarà accompagnato; motivo per cui io spero che tra breve mi sarà trasmesso. Al regolamento terrà dietro immediatamente l'applicazione delle strade che saranno dichiarate reali, e ciò farà oggetto di una legge che mi riservo di presentare al Parlamento. »

Rispondendo poi intorno alle ragioni di convenienza che la strada del litorale da Genova a Nizza sia noverata fra le strade reali, l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici faceva in allora la seguente dichiarazione:

« Io fui ben lungi dall'oppormi a riconoscere che specialmente la strada tra Genova e Nizza ed altre di cui si fece proposta alla Camera erano degne di essere dichiarate reali; ed in un'altra epoca, se non erro, il deputato Ghiglini formulò una legge appositamente per classificare tra le reali la strada da Nizza a Genova; legge che se fosse venuta in discussione non avrebbe per certo mai incontrata opposizione per parte mia. »

Da non dissimili sentimenti si mostrava animato l'onorevole signor presidente del Consiglio, allorchè venne in discussione la strada ferrata della Savoia.

Parlando dei risparmi che ne sarebbero risultati, così si esprimeva: io spero (e qui esprimo una mia opinione che mi lusingo verrà divisa dal mio collega il ministro dei lavori pubblici) che tosto o tardi si porrà a carico dei comuni il mantenimento delle strade che corrono parallele alle strade di ferro fatte dal Governo, perchè giudico cosa ingiusta che una provincia goda di una strada ferrata e di una strada regia.

« Se questo principio, che io credo inconcusso, verrà approvato, l'economia delle strade in discorso sarà molto maggiore. »

Finalmente nella seduta del 19 gennaio 1853, nell'epoca in cui si discusse il progetto di legge per la prolungazione del dazio di pedaggio nella galleria di Caprazoppa, il signor ministro dei lavori pubblici, interpellato dall'onorevole mio amico il deputato Deforesta sul motivo del ritardo della presentazione del progetto di legge per la classificazione fra le reali della strada da Genova a Nizza, egli si esprimeva in questi termini:

« Io mi lusingo di essere in misura di presentare un progetto di legge nell'attuale Sessione (cioè nella Sessione del 1853), e certo fra non molto tempo; ma intanto prego l'onorevole preopinante a considerare che per quanto gravi siano i motivi addotti in favore della strada che egli vorrebbe dichiarata reale, io non potevo certo venire a presentare un progetto di legge speciale per la medesima.

« Egli comprende facilmente come invece di avvantaggiare la condizione della strada, io l'avrei peggiorata; perchè se vi sono provincie lungo il litorale che hanno un tal diritto, è però vero che ve ne sono molte altre che hanno titoli a quella eguali per ottenere egual favore per la strada che le attraversa. »

Tale è la storia delle promesse o a meglio dire delle lusinghe ministeriali alle quali mi astengo di fare commenti.

Mi basta notare che fin qui non furono seguite da fatto alcuno, anzi i fatti vi sono contrari.

Io prego pertanto il signor ministro dei lavori pubblici di

far modo, che da un lato lo Stato nel prossimo bilancio del 1853 sia esonerato dalla manutenzione delle strade ferrate ora in attività, e per l'altro a volerci presentare una legge nella quale la strada della riviera di ponente sia posta fra le reali.

Le provincie della nostra riviera, che con immensi sacrifici hanno aperta e quasi perfezionata esse stesse questa strada, aspettano con impazienza da parte del Governo il compimento di quest'atto di giustizia, e l'esecuzione di una sì sovente ripetuta e troppo ritardata promessa.

Fedele al mio proposito, non starò qui a dimostrare alla Camera la necessità, anzi l'urgenza di tali provvedimenti.

Mi accontenterò di accennare che il nuovo peso imposto alle provincie del litorale di dover concorrere al miglioramento, manutenzione ed escavazione dei loro porti di seconda categoria, è peso tale, che nello stato di abbandono in cui si trovano, e scarse di risorse di ogni genere, non possono oltre sopportare anche la spesa di ulteriore sistemazione e mantenimento delle strade in discorso, che assorbe da sè sola l'attuale imperto del loro bilancio, e le pone nell'assoluta impossibilità d'ogni miglioramento interno, di che tanto abbisognano.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Accerto l'onorevole Zirio che, se non ho presentata la legge in quella Sessione, si fu per gravissimi motivi già esposti in un'altra seduta di quella stessa Sessione, il primo dei quali è che la legge sulla classificazione generale delle strade deve essere coordinata con quella della organizzazione dei comuni, la quale ora solo è compiuta, e, se non erro, sottoposta all'esame del Consiglio di Stato. Questa legge ha tanta influenza sul sistema stradale che io avrei proposto, doversi entrambe le leggi combinare fra loro onde evitare ogni sorta di contraddizione e di errore nella rispettiva loro applicazione. Io non credo necessario di entrare ora in dettagli per provare la naturale correlazione che deve essere tra la legge generale sulla classificazione delle strade e la legge dell'amministrazione provinciale; accennerò solo che, riconoscendo io pel primo la necessità di riformare il sistema stradale, massime dacchè il successivo introdursi delle strade ferrate modificò grandemente la nostra rete di comunicazioni, feci procedere ai più maturi studi di questa questione, considerata sotto tutti i suoi rapporti, tenuto anche special conto della circostanza fatta nota a questa Camera dal signor ministro delle finanze, essere cioè intendimento del Governo di sottrarre al carico dello Stato la manutenzione di quelle strade che corrono parallele alle vie ferrate.

Nel sollevare per una parte lo Stato dalla manutenzione di quelle strade che corrono parallelamente a quelle ferrate, il Governo potrà per l'altra largheggiare nell'incaricarsi del compimento in concorso delle provincie, e della manutenzione di alcune delle strade che più particolarmente reclamano questa disposizione, perchè aventi i caratteri distintivi di strade reali, adottando così una più equa ripartizione delle strade che debbono mantenersi dallo Stato, e di quelle che, interessando esclusivamente le provincie, debbono lasciarsi a carico esclusivo delle medesime.

L'onorevole Zirio mi rappresenta avere io promesso più volte questa generale sistemazione di strade e non averla sinora proposta; ma se egli vorrà badare agli esposti motivi che mi hanno impedito sin qui di mantenere la mia promessa si convincerà che se io fossi venuto a presentare questa legge intempestivamente, la Camera non l'avrebbe adottata, osservando giustamente che non si poteva trattare dell'organizzazione generale di una nuova sistemazione di strade senza conoscere il

nuovo ordinamento amministrativo delle provincie, e vedere quali attribuzioni sarebbero state loro assegnate, e quale distinzione dovrebbe farsi fra le opere da lasciarsi a carico delle medesime e quelle da riservarsi all'ingerenza dello Stato. Mi sarei dunque esposto a vedere il mio progetto respinto, e quando fosse stato accettato, mi sarei messo a cimento di dovere ritornare in breve alla Camera sollecitandone la modificazione a norma del nuovo ordinamento dell'amministrazione provinciale. Questo si fu il motivo del ritardo, che mi lusingo però di vedere quanto prima cessato.

SAULI. Se sorgo quest'oggi, onorevoli colleghi, a fare parola sulla generalità del bilancio che venne esibito all'approvazione della Camera, non è perchè io abbia fiducia che quanto sarò per dire o per proporre possa essere accettato, ma bensì a questo mi risolvo perchè me l'impone il dovere di rappresentante di un'illustre città, che da lungo tempo nutre le più vive speranze di vedere adempiuti molti miglioramenti ai quali ha diritto lo Stato, i quali pur troppo vennero promessi e non furono ancora posti ad effetto.

Io cercherò di essere breve, perchè non sono oratore ed è difficile per me l'aringo di parlare in pubblico. Non toccherò quindi tutte le categorie che questo bilancio presenta, ma mi restringerò solo a parlare di quelle sulle quali la mia debole competenza può permettermi di ragionare.

Ciò posto, comincio ad osservare che mi soddisfa il rapporto particolarizzato della Commissione, ed osservo che il suo preliminare è un eccellente augurio per me ed al bilancio, poichè esibisce una diminuzione nelle spese che porta a confronto di quelle degli anni antecedenti, che riesce di assai riguardo. Io quindi auguro bene da questo preliminare, ma pure prevedo che se si prenderanno ad esame e si analizzeranno compiutamente i bisogni generali, ai quali sarà d'uopo di provvedere, dubito che la realizzazione di questo bel principio possa avere luogo e che non si debba, non ostante le attuali gravissime circostanze finanziarie, invece di diminuire, aumentare forse la cifra del nostro bilancio.

Io so che questa proposta in tesi generale non può essere accettata per certo alla maggioranza della Camera, e se mi risolvo ad enunciarla, lo faccio solo perchè conoscendo io il bisogno di restringere le spese, credo pure che una dura ed assoluta necessità ci conduca a chiedere che si propongano misure, dalle quali, se forse può emergere un carico momentaneo per le finanze, si produce poi successivamente un assoluto guadagno alle finanze medesime.

Vengo ora al soggetto, e trasandando la prima e la seconda categoria di questo bilancio, mi arresto alla quarta, *personale cioè del real corpo del Genio civile, regii canali, miniere e cave*. E in quanto a questa nulla ho da opporre alle cifre proposte dal Ministero e consentite dalla Commissione; domando solo uno schiarimento. Mi pare naturale che in questa categoria si debba incontrare l'assegnamento per la direzione dei lavori marittimi.

Siccome quest'assegnamento, se non mi sono ingannato, io non l'ho veduto inserito, nè enunciato positivamente, nè nel bilancio della marina, nè in quello della guerra, così io chiedo: stantechè questa direzione esiste, ed ha naturalmente quel contributo che le sue fatiche e le leggi del Governo gli accordano, chiederai, dico, dove si trova inserito il corrispondente retribuito a questa direzione, che io credo sia stato forse dimenticato nel bilancio presente.

Dall'esposto però della relazione della Commissione si scorge che a quest'oggetto vi è un regolamento in via di proposta, in cui forse le disposizioni per questa direzione saranno comprese, ma intanto io noto questa mancanza non per farne un

rimprovero ed un appunto, ma solamente per averne uno schiarimento onde si conosca in qual modo e come siano questi benemeriti ufficiali ed impiegati, meritevolissimi d'ogni riguardo, compresi nelle spese generali dello Stato.

Procedo oltre, e vengo alla categoria decima: *Sussidio alle provincie*. In questa categoria io credo, sebbene non sia assolutamente dichiarato, che sarà compreso il sussidio che il Governo accorda alla provincia di Genova per la strada di Bobbio.

Questa strada ha un oggetto interessantissimo, poichè è quella per la quale si potrà facilmente comunicare coi ducati ed attirare verso Genova una gran parte dei prodotti di quelle ricche provincie; questa strada, dico, è in via di costruzione da lungo tempo, e mi duole il dire che ho veduto più volte farvisi delle variazioni importanti per errori che voglio credere materiali, fra i quali vi è quello di essersi internati troppo nella montagna, onde poi si fu astretti a far sì che il lembo che doveva servire di appoggio alla destra della strada dovesse poi servire di appoggio alla sinistra.

Io voglio credere che questi errori siano derivati da circostanze indipendenti dall'autorità, come talvolta accade nella esecuzione dei grandi lavori; ma tuttavia, sebbene non siasi fatto gran tratto di lavoro, in quello che si è fatto finora si sono certamente sprecate, o non affatto bene impiegate le somme che erano state assegnate.

S'aggiunge un fatto più rilevante e che m'ha colpito maggiormente, ed è quello che questa strada inoltrandosi presso al villaggio che si chiama la *Doria*, a vece di procedere direttamente da una parte all'altra, va seguitando il contorno del torrente Bisagno, il quale in quella località forma una lunata.

Vorrebbero alcuni che la strada sia stata condotta in tal modo per non toccare un possesso particolare. Ma io so quanta sia l'imparzialità e la giustizia del signor ministro, e come gli stia a cuore l'interesse pubblico a preferenza del particolare, onde non voglio prestare fede ad una voce siffatta, anzi amo respingerla, ma non posso a meno di non osservare che intanto i lavori si conducono erroneamente, e che le conseguenze di questo fatto abbastanza notevoli non potranno che nuocere al pubblico e generale interesse.

Deriva infatti da questa erroneità che si allunga la strada senza necessità e che si fa un giro vizioso, e che inoltre, e ciò, a mio parere, è male più grave, nel mentre che noi avevamo un tronco di strada assolutamente garantito da qualunque irruzione o danno del torrente, ora per salvare il podere di un terzo si espone le strade ai danni immancabili che vi arrecheranno le piene del torrente medesimo.

E se ciò sia giustizia io lo lascio a voi giudicare. Ho esposto questi fatti affinchè siano noti al ministro, ed affinchè egli nella sua saviezza voglia dare quelle disposizioni che crederà più opportune, onde o siano migliorate le cose, se pure si è ancora in tempo, giacchè so che i lavori procedono con grandissima attività in quel sito, oppure sia in tal modo cautelata la strada in discorso a spese di chi di ragione, che nessun danno abbia a risentirsene la provincia di Genova.

Vengo ora alla categoria 15 in cui si parla di cose marittime, ed osservo che all'articolo 3 si propone una somma di 25,000 lire per l'espurgamento dei porti colle macchine ordinarie.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola per una mozione d'ordine.

Farò notare all'onorevole Sauli che invece di stare nei termini di una discussione generale, egli va esaminando tutte le categorie del bilancio, e facendo osservazioni di dettaglio, le quali parmi troverebbero sede più opportuna quando si verrà

al particolare esame delle medesime, e mi mette così nell'imbarazzo di riassumere tutte le sue osservazioni per rispondervi adeguatamente; per esempio, egli toccò della categoria 10, *Sussidio alle provincie*, e siccome può essere accordato un sussidio anche alla strada di Bobbio, egli entrò a censurare ciò che si fa sulla strada medesima. Ma i sussidi si danno per 70 od 80 strade, e così si potrà aprire la discussione sul modo con cui si eseguono i lavori su 70 od 80 strade.

Mi pare quindi miglior partito il riservare le censure che crederà di fare sulle singole categorie quando le medesime verranno in discussione.

SAULI. Io non credo di essermi allontanato dagli usi parlamentari nella discussione generale di questo bilancio. Questa discussione abbraccia tutto o la maggior parte delle categorie di ciascun bilancio, e ciò non vuol dire che chi le discute non possa riservarsi nella discussione particolare di ciascuna categoria di meglio indicare le cose di cui parla sommariamente nella discussione generale, e per questo io voglio dire che io avrò anche altre osservazioni a fare sulle altre categorie nel seguito della discussione.

Io mi credo intanto nel mio diritto e nel diritto di ciascun deputato che discuta generalmente un bilancio, che è quanto a dire io credo di potere dare un'idea generale ed analitica del modo col quale sono concepite le parti che lo comprendono.

Signori, io non ho difficoltà di intraprendere di nuovo la discussione, quando si tratterà di ragionare partitamente, ma chiedo intanto alla Camera che mi permetta di continuare nel modo con cui ho cominciato, perchè potrò ingannarmi, ma non lo credo niente affatto contrario alle consuetudini parlamentari.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non ho certamente inteso di impedire le osservazioni sui dettagli del bilancio, ma ho fatto la mozione d'ordine di riservarle a tempo opportuno, trattandosi ora della discussione generale.

Se mancasse il modo all'onorevole Sauli di sviluppare tutte le sue obiezioni sulle categorie quando verranno queste partitamente esaminate, allora troverei giustissimo che egli sostenesse che avendo osservazioni a fare sul complesso di molte categorie deve esporle attualmente; sinora però egli ha limitato i suoi rilievi a speciali categorie, per esempio, a quella del personale del Genio.

Io gli risponderò quando verrà in discussione la categoria; ha chiesto, se non erro, se si darà un sussidio alla strada del Bisagno; quando si esaminerà la categoria dei sussidi, gli darò le spiegazioni desiderate, e così su tutte quelle parti del bilancio su cui vorrà interpellarmi.

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

Io osserverò semplicemente alla Camera che se il signor ministro usurpando le veci del presidente non avesse interrotto il discorso dell'onorevole Sauli, questi avrebbe a quest'ora finito il suo discorso, e l'onorevole ministro avrebbe potuto benissimo, qualora l'onorevole Sauli si fosse limitato a questioni particolari, rispondergli che si riservava di dare le chieste spiegazioni quando si fossero discusse le relative categorie.

Io ho sempre veduto che tutte le volte che in una discussione generale si è fatta una mozione d'ordine e si è voluto limitare la parola e circoscrivere il tema ad un oratore non si è fatto altro che perdere il tempo senza vantaggio veruno per la discussione.

È, se non impossibile, sempre difficilissimo lo assegnare i limiti precisi entro i quali si deve tenere un oratore. L'onorevole Sauli può essere che si sia diffuso in questioni che meglio si potevano trattare nella discussione delle singole ca-

tegorie; ma il ministro non ne aveva sentita ancora la conclusione; può darsi che l'oratore voglia toccare diverse questioni particolari, per venire poi ad una conclusione relativa alla questione generale.

Prego adunque la Camera a volere consentire che seguiti la discussione, senza soffermarsi sopra una mozione d'ordine.

PALROCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io gli osserverò che non ho punto nè poco usurpato le attribuzioni del presidente; ho fatto una semplice mozione d'ordine, ed in ciò credo d'aver usato di un mio diritto.

Quanto al merito del rilievo fatto all'onorevole Sauli, mi limiterò a dire essere la mia osservazione diretta a risparmiare alla Camera un tempo prezioso ed a mettermi in grado di rispondere categoricamente alle obiezioni che mi verranno fatte e di soddisfare nel miglior modo che per me si potrà alle domande che mi fossero fatte di spiegazioni e di schiarimenti sul bilancio in discussione.

PRESIDENTE. Mantengo la parola all'onorevole deputato Sauli, osservando però che la discussione che potrà portare sopra ciascuna categoria troverebbe maggior opportunità all'epoca della discussione delle categorie stesse.

SAULI. Io non ho interesse di dire ora quello che potrei dire allora; per me ho parlato nel modo con cui credeva fossero in diritto di parlare tutti i deputati; ma se la Camera ama meglio, per non perder tempo, che io mi taccia, allora io mi starò alla sua decisione.

Voci. Parli! parli!

SAULI. Poichè la Camera mi concede di parlare, io dirò che avendo fatto alcune osservazioni sopra varie categorie, mi credo obbligato di farne sull'articolo 3, per quello che riguarda l'espurgamento dei porti.

Qui io trovo consentaneo all'interesse dei lavori pubblici la disposizione presa dal Ministero di proporre l'assegnamento di un fondo per l'escavazione dei porti colle macchine semplici, durante il corso dell'anno; e ciò tanto più che i lavori affidati all'ingegnere Orlandi non potranno così presto essere avviati. Avverto solo che se gli spurgamenti si faranno sempre col mezzo dei condannati, egli è certo che spendendo molto avremo pochissimo profitto. Al signor ministro non mancano mezzi di far sì che l'impiego di questa somma riesca il più profittevole possibile; ma intanto avverto che vedrei molto a malincuore, per la pratica che ho del modo con cui lavorano i condannati, e per quella abitudine che ho di vedere eseguire lavori di questa fatta tanto nel porto di Genova che negli altri porti che ho dovuto frequentare, io vedrei molto a malincuore, ripeto, che lo espurgamento proposto fosse coll'opera dei condannati eseguito, mentre con maggiore profitto lo si potrebbe dare ad impresa, donde risulterebbe per certo una maggiore quantità di lavoro ed una notevole economia.

Mi viene ora sott'occhio altra categoria, e questa riguarda le *Spese di miglioramento*; ma in essa, quantunque io abbia cercato invano quell'opera che è tanto desiderata, e che fu ripetutamente domandata e ripetutamente promessa dal Ministero, quella cioè del prolungamento del molo nuovo del porto di Genova, io non ho potuto trovarla. Ora io lascio a tutti decidere se vi può essere nei lavori pubblici un miglioramento più vantaggioso sia alla prosperità della marina, come a favorire il commercio.

Signori, dicendo ciò, io non credo di dir nulla di esagerato, ed oso ripetere che, se vi è un miglioramento possibile nei lavori pubblici, che formano l'oggetto del presente bilancio, il prolungamento del molo nuovo del porto di Genova deve prendervi la prima parte. Questo prolungamento è diffatti la

condizione essenziale di vitalità del primo porto dello Stato; tutti hanno in ciò consentito, non eccettuati quegli uomini d'arte, che sebbene non appartengano al nostro paese, interpellati, hanno convenuto della necessità di eseguirlo.

Il signor ministro ci fece più volte già travedere una speranza o meglio una lusinga che il progetto di questo lavoro potrà aver finalmente un'attuazione. Onde predisporci a questa giustizia propone già nel presente bilancio la costruzione di opere preliminari, come sarebbe l'ampliamento delle sponde murate dello scalo della Chiappella, sulle quali egli opina debbasi apportare il filo di allogamento dei massi per le scogliere. Buono è questo provvedimento, ed io l'accetto, ma lo avverto che le scogliere da noi non possono valere che siccome semplici ripari o difese, e poco giovano alla fondazione di un molo. Egli è infatti comprovato che queste scogliere, le quali già si attivano dal 1814, tanto per parte del municipio di Genova, come per parte del Governo, hanno costato somme immense, ed hanno sempre prodotto un risultato negativo, poichè di esse a quest'ora non esiste che una minima parte. Come dunque ciò è avvenuto? Quali sono le ragioni che hanno prodotto la distruzione di tanta materia versata? Potremo noi quindi azzardarci a stabilire le fondazioni del prolungamento del molo sopra queste scogliere, che sono così labili e tanto facili ad esser distrutte? Osserviamo, o signori, che la natura della nostra pietra è calcare, onde si scioglie facilmente nell'acqua; le burrasche di mare, che sono violentissime alla imbocatura del nostro porto, sfraccellano questi massi, e sebbene di un volume di 20 e più metri cubi, io li ho veduti divelti, rovesciati ed esportati a grandi distanze. So che il ministro non ha d'uopo di tali avvertenze, ma mi reputo in obbligo di notare come la popolazione di Genova ed i pratici nelle cose di mare vedrebbero assai mal volentieri che la fondazione di questo prolungamento fosse eseguita sulle scogliere. Checchè ne sia però, io non amo dilungarmi sopra una parte che può formare oggetto di una tecnica discussione alla quale, occorrendo, io mi riservo.

Lodo intanto il signor ministro di aver proposto il compimento della calata lungo la cinta del porticato che fiancheggia la via Carlo Alberto, e della proposta d'ingrandimento di quella della Chiappella, lavori tutti che c'incamminano a profittare di una parte del porto, che in oggi è inutile ed abbandonata.

Lascio ora il porto di Genova, e vengo a parlare di un nuovo stabilimento che si propone di rizzare sul lago Maggiore presso Arona. Il ministro propone per esso una somma di 500 e più mila lire sulla totalità di 780 mila che costerebbe quel porto. Propone inoltre una somma di lire 400 mila per la costruzione di tre battelli a vapore.

Io credo che queste proposte possano essere modificate, poichè, nel mentre consento che si stabilisca il porto di Arona, credo pure che, finchè la strada ferrata che mette al lago Maggiore non sia compiuta, facilmente si possa risparmiare sulle somme portate in bilancio quella di 200 mila lire, la quale fu assegnata ai tre piroscafi stati proposti, erogando l'economia in tal modo ottenuta a beneficio del porto di Genova, dalla cui esistenza sostanzialmente dipende quella della calanca di Arona.

Io non mi estenderò di più a ragionare intorno al bilancio che ci viene proposto: quelmi che il signor ministro dei lavori pubblici abbia veduto nella mia impazienza di accennare queste cose una tal quale irregolarità, ma, ripeto, io credo di esser stato nel mio diritto. Ciò che ho detto è un preliminare a quanto mi riservo poi di soggiungere allorquando verremo alla discussione delle categorie; per ora intanto non faccio alcuna proposta, riservandomi a farle in allora.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Poichè le osservazioni fatte riguardano speciali categorie, e non la generalità del bilancio, e poichè l'onorevole Sauli si riserva di dare maggiore sviluppo alle sue obiezioni quando verranno in discussione le singole categorie, io crederei più opportuno, per risparmio di tempo, di rimandare le risposte su ciascun punto quando sarà esaminata partitamente ciascheduna categoria. Se però egli desidera che cominci in ora a dargli quelle spiegazioni che ha chiesto, io sono pronto a farlo.

SAULI. Io sentirò con interesse la risposta che il signor ministro avrà la compiacenza di farmi quando ciò gli sembrerà opportuno.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Quando verrà la discussione delle categorie.

PRESIDENTE. Se nessuno domanda la parola, interrogo la Camera se intenda passare alla discussione delle categorie.

(La Camera passa alla discussione delle categorie.)

Categoria 1. *Sospesa.*

Categoria 2. *Materiale.* La Commissione propone la riduzione di lire 3000.

(È adottata.)

Metto ai voti la categoria 2 nella somma di lire 22,000.

(È adottata.)

Categoria 3. *Trattenimenti d'aspettativa.*

Su questa categoria furono fatte nuove proposte nell'appendice n° 2 presentata dal Ministero, sulle quali è necessario che la Commissione si pronunzi.

TORRELLI, relatore. L'altro ieri soltanto vennero presentate al banco della Presidenza le variazioni fatte per mezzo del signor ministro delle finanze. Alcune di queste variazioni erano già note alla Commissione e vennero da essa prese in considerazione. In alcune altre venne variata la cifra. Le cause di queste variazioni sono indicate nella relazione a stampa presentata; tuttavia sebbene questi cambiamenti siano quasi tutti appoggiati a leggi, e quindi la discussione su di essi per parte della Commissione non possa essere che brevissima, io non potrei dire di parlare in nome della Commissione, poichè non ha ancora su questo potuto essere sentita. Quindi io proporrei, se così piace alla Camera, che quelle categorie su cui non ho ancora sentito il parere della Commissione venissero sospese. Io frattanto di questa sera o domani farò convocare la Commissione, e tornerò a sottoporle quelle poche variazioni che vennero fatte d'allora in poi. E questa sarebbe precisamente una delle categorie da sospendersi.

PRESIDENTE. Io credo che la Camera non possa procedere diversamente, poichè essendovi una nuova proposta fatta dal Ministero, essa non può prendere una deliberazione senza che vi sia una relazione della Commissione.

Passeremo adunque alle altre.

Categoria 4. *Personale del corpo del Genio civile,* proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 293,300.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pare che su questa categoria l'onorevole deputato Sauli abbia fatte alcune osservazioni.

SAULI. Sì, relative al Genio marittimo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. A questo proposito ricorderò all'onorevole deputato Sauli che io mi mostrai sempre penetrato della necessità d'incorporare definitivamente quel personale nel corpo del Genio civile, cosa che è già stabilita dalla legge, la quale fa riserbato ad intelligenze da prendersi fra i due ministri della guerra e dei lavori pubblici sul modo di conciliare questo nuovo ordinamento. Ricorderò ancora che perciò appunto io feci una proposta spe-

ciale relativa a questo riordinamento nel presentare il bilancio del 1853. Ma per difficoltà che furono mosse dall'onorevole deputato Sauli, la Camera risolse che non si passasse a questo parziale ordinamento, ma si attendesse l'organizzazione generale del corpo del Genio civile. Io credo poi che l'onorevole deputato Sauli fosse assente quando, or son pochi giorni, l'onorevole Menabrea, se non erro, m'interpellò sullo stesso argomento; io allora risposi che veramente sentiva più che mai la necessità di fare l'incorporamento di cui si tratta; che per questo l'aveva proposto nel 1853, ma che la Camera avendo deciso che voleva aspettare l'organizzazione generale, mi era acciuto a compiere questo lavoro; ma che i gravi motivi che esposi poco fa (e che non andrò a ripetere), rispondendo ad una interpellanza dell'onorevole Zirio, m'impedirono di poter dar seguito a questo lavoro. Io però dichiarai all'onorevole Menabrea che ravviso questo ordinamento così urgente, che tornerò a pregare la Camera di consentire che, prese le intelligenze necessarie col signor ministro della guerra, io venga finalmente a presentarglielo quanto prima.

Il non aver poi portata qui la somma corrispondente agli assegni di cui godono, secondo i loro diritti, questi benemeriti uffiziali addetti ai lavori marittimi, deriva appunto da che non sono ancora passati nell'amministrazione civile. Dipendono essi tuttavia dal Ministero della guerra come uffiziali del Genio militare, benchè soggetti al Ministero dei lavori pubblici per i lavori marittimi cui sono applicati.

I loro assegni si trovano adunque nel bilancio del Ministero di guerra nella categoria del personale del Genio militare, perchè l'onorevole Sauli ben sa che propriamente gli uffiziali addetti ai lavori marittimi non costituiscono un corpo speciale d'ingegneri marittimi, ma fanno parte del Genio militare.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 4.

(La Camera approva.)

Categoria 5. *Spese diverse,* proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 54,054.

(La Camera approva.)

Categoria 6. *Spese di annua manutenzione di ponti e strade,* proposta dal Ministero in lire 1,519,038 54, e portata dalla Commissione a lire 1,519,210 56.

MELLANA. Domando la parola.

In occasione della discussione dei bilanci anteriori io aveva fatta la proposta che lo Stato non dovesse più oltre ingerirsi di mantenere le strade reali laddove vi scorreva lateralmente una strada ferrata, massime quando questa era fatta a carico delle pubbliche finanze. Ora mi pare che sia un principio ormai adottato anche dal Governo (se bene ho presente alcune osservazioni fatte in occasione della presentazione dei bilanci dal presidente del Consiglio) che debba cessare allo Stato quest'onere di mantenere sopra una medesima linea, in beneficio solamente di alcune provincie, due strade laterali, cioè una ferrata e l'altra carrettiera. Mi fa dunque meraviglia come il Governo abbia ancora in quest'anno portata in bilancio la somma di lire 232,000 per la manutenzione della strada fra Torino e Genova.

Nella discussione dell'ultimo bilancio io aveva rinnovata questa questione, e parmi, se la memoria non mi tradisce, che il signor ministro ha detto che era obbligato a mantenere ancora questa strada, in quanto che la via ferrata non era ultimata fino a Genova. Ora che questa linea si trova intieramente in esercizio, non intendo perchè non abbia dato effettuazione a questo ragionevole principio, il quale deve poi estendersi a tutte quante le strade.

Se poi il Governo dovesse ancora mantenere a sue spese questa strada, detta reale, io non posso comprendere come, se

essa si manteneva anteriormente, cioè quando era sola, colla somma di 280,000 lire, richiada ancora adesso una somma di 252,000 lire quando il passaggio dei grossi carichi, che sono quelli che consumano le strade, non ha più luogo.

Basta percorrere quella strada per vederla deserta ora che la strada ferrata è ultimata, e che anzi, se non vado errato, si è cominciato a correre anche sul così detto pozzo di San Paolo, che pare finalmente riempito.

Non so adunque perchè si possa soltanto fare il risparmio di 28,000 lire su questa spesa.

Per conseguenza io propongo in primo luogo che sia tolta questa spesa almeno per la metà, cioè per la parte relativa ai sei mesi che non sono ancora consunti; sussidiariamente poi che sia fatta una dichiarazione da cui risulti che la somma fin qui stanziata pel mantenimento di questa strada non era sufficiente.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Non so se l'onorevole Mellana fosse presente quando ho risposto all'onorevole Zirio...

MELLANA. Io non c'era.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Allora gli dirò che intenzione del Governo è appunto di escludere dal numero delle strade reali tutte quelle che corrono parallele alle strade ferrate; ma, come già osservai all'onorevole Zirio, è assolutamente impossibile provvedere a questo servizio con una legge speciale, la quale non sia in armonia col nuovo ordinamento amministrativo delle provincie e dei comuni che si sta progettando.

Nella specialità della strada di Genova le farò presente che è bensì vero, che in gran parte fu dessa sollevata dal transito gravosissimo delle merci ma non nel tronco da Busalla a Genova, a motivo che gli spedizionieri, per evitare carichi e scarichi delle merci a Genova ed a Busalla, seguono a battere la strada ordinaria.

L'apertura poi del tronco di San Paolo non va che a beneficio dell'amministrazione delle strade ferrate, ma non influisce a vantaggio della strada reale, perchè quelle mercanzie stesse che si trasportavano a Villafranca sul piano inclinato di Dusino, correranno invece la linea di San Paolo, e quindi la differenza nell'esercizio dei due tronchi profitta solo, come dissi, all'amministrazione.

Il principio poi di mettere a carico delle provincie le strade che corrono parallelamente alle strade ferrate sarà adottato entro un dato tempo, dopo che cioè l'intero servizio delle merci sarà fatto sulla ferrovia dello Stato sia da Busalla a Genova, che nella direzione da Alessandria a Novara.

La strada ferrata di Genova venendo compiuta in quest'anno sarà scaricato il bilancio del 1853 di tutte le spese di manutenzione della strada reale.

Parmi poi anche giusto per un altro rispetto, che quando si addossa ad una provincia il grave peso di mantenere una strada stata sempre a carico dello Stato, le venga dessa consegnata in buona condizione di viabilità, ed in tale stato appunto la strada ordinaria di Genova non potrà portarsi sinchè non sia cessato lo straordinario carreggio cagionatovi in massima parte dai lavori eseguiti pella strada ferrata. Quella spesa adunque che attualmente potesse sembrare eccessiva per la semplice manutenzione della strada di Genova durante quest'anno, tale non sarà realmente quando si ritenga la necessità di sistemarla e ridurla in uno stato sufficiente da potersi cedere alle provincie che dovranno mantenerla.

MELLANA. Io non so quale sia la estensione delle operazioni per parte del Governo, quindi non entrerò a vedere se fosse necessaria o no questa legge; dico solo che se era ne-

cessaria, avrei trovato cosa prudentiale pel Governo di presentarla in tempo utile; se ciò avesse fatto un anno fa, o anche quest'anno, quando è questione solo di una o due strade che si trovino in questa condizione, era facilissimo il farla adottare, mentre all'incontro il Governo lasciandosi condurre al punto in cui saranno interessate varie provincie, si correrà pericolo, se non altro, di ritardare l'attuazione del principio. Soggiungo poi che non farebbe d'uopo di questa legge quando la Camera nella discussione del bilancio non volesse più assentire ad una di quelle spese.

Ma qui sorge il signor ministro a rispondere alla mia osservazione, che se non era ancora venuto il momento di togliere l'intera somma, quanto meno si poteva scemare d'assai, in quanto che erano cessati i bisogni della manutenzione della strada stessa, notando essere debito dello Stato, allorchè cede una strada ad una provincia, di dargliela in una perfetta condizione.

Per me non intendo come vi sia quest'obbligo; so che è un non lieve beneficio per quella provincia il trovarsi una strada bell'e fatta, mentre le altre, allorchè ebbero d'uopo di costruirne alcuna, se non toccava l'interesse generale, se la dovettero fare coi propri fondi.

Il motivo per cui lo Stato aveva fissate linee che si addimandavano strade reali, si era perchè si trovavano in condizioni nelle quali l'interesse generale era più evidente; quindi invece di farle gravitare peccialmente su quelle date provincie, le aveva fatte ricadere sulle spese dell'erario; ma io affermo che questa ragione però non v'è, quando lo Stato ha posto parallelamente alla mentovata strada un'altra eseguita con grande dispendio del pubblico Tesoro.

Non essendovi più siffatta ragione, sembra debba fluire la conseguenza di addivenire all'alienazione del terreno di questa strada. Ma io non voglio andare tant'oltre. Alle provincie che dichiararono di voler provvedere alla manutenzione di questa strada, io non m'oppongo a che si conceda loro gratuitamente, sino a questo punto io vado, ma che dopo avere loro fatto tal dono, il Governo debba sostenere un non lieve dispendio per porre la strada in una condizione accettabile, io lo dico altamente, nol posso approvare.

Per dir vero, bisogna che il ministro abbia una ben profonda convinzione che incomba l'accennato debito allo Stato, se non si tiene pago di domandare la somma ordinaria per la manutenzione, tuttochè il carreggio sia assai diminuito, ma chiede altresì un ricarico di ghiaia.

Trattasi in conclusione di definire se, come pensa il signor ministro, noi dobbiamo non solo cedere gratuitamente alle provincie le strade che abbandoniamo, ma farvi ancora quelle riattazioni e quelle spese che valgano a costituirle in quel punto di perfezione che il signor ministro desidera.

La Camera decida a questo riguardo.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Noterò anzitutto che non mi sembra veramente giusto il dire che se si intende di adottare il principio di escludere dalla manutenzione a carico dello Stato quelle strade che corrono parallelamente alle strade ferrate, si dovrebbe cominciare ad escludere la strada di Genova, per ottenere più facilmente favorevole il voto della Camera sull'adozione di quel principio.

Il Ministero non vuole sorprendere il voto della Camera ed impegnarlo sopra un argomento così grave a proposito della legge speciale del bilancio. Il Governo intende di proporre un sistema secondo il quale sia determinato che quando le strade ferrate, le quali corrono parallelamente alle strade ordinarie, saranno compiute, il mantenimento di queste ultime cessi di essere a carico dello Stato; la Camera poi giudicherà della

convenienza d'un tale sistema. Per riordinare poi queste strade prima di consegnarle alle provincie non si domandano assegni straordinari, perchè si ritiene che i fondi con cui si è sopperito sinora all'ordinaria loro manutenzione, saranno sufficienti, atteso lo scemato carreggio a sistamarle convenientemente, benchè ridotte attualmente in pessimo stato. Tutti sanno quali danni siano stati recati alle strade in dipendenza dei lavori delle ferrovie che cagionarono straordinari trasporti di materiali e simili, e quindi credo che niuno troverà soverchia la somma chiesta per metterle in condizioni normali di sicura e comoda viabilità.

PARETO. L'onorevole deputato Mellana asseriva testè che tutte le strade regie sono state fatte a spese dello Stato; stimo debito mio di fargli osservare che la strada di Genova nella valle della Scrivia non fu costruita in questa maniera, ma che venne invece intrapresa e condotta a termine da una società di particolari ai quali fu concessa per molto tempo la percezione del diritto di barriera onde si rimborsassero del dispendio incontrato.

Questa strada che fu cominciata nel 1816 era quasi pagata nel 1826, salvo errore, e malgrado che fosse già pagata si è continuato per la medesima a riscuotere quel medesimo diritto di barriera che si percepiva per risarcimento delle spese di costruzione. Vede adunque la Camera che questa strada non si può assimilare alle altre, perchè era regia di nome, ma in fondo era tutt'altro, mentre invece di costare allo Stato la somma che ordinariamente si stabilisce per la manutenzione delle strade regie, lo rimborsava col diritto di barriera che si pagava sulla medesima.

MELLANA. Risponderò all'onorevole Pareto che quando io parlo, lo fo in tesi generale, e che quando quel tronco di strada da lui accennato si trovi in condizioni speciali, nessuno è più pronto di me a promovere che sia resa giustizia, ma, ripeto, io ho parlato in tesi generale.

Risponderò poi al signor ministro che io non ho proposto al Governo di agire per sorpresa; parmi non mi si possa attribuire tale intenzione, quando è da tre anni che io costantemente ho rinnovata in occasione della discussione dei bilanci una tale proposta. Credo poi che se non è lecito il giuocare di sorpresa, è pure debito di prudenza l'evitare di mettere in giuoco tanti interessi individuali di provincie in occasione di una legge, e che se vi è mezzo di far sì che un principio possa più facilmente attuarsi, questo debba farsi senza correre la taccia di usare arti menz oneste.

Venendo poi all'osservazione ultima che fece il signor ministro, che cioè esso ha creduto, presentando ancora nel bilancio attuale la domanda delle spese ordinarie in 252,000 lire per questa strada, ancorchè sia straordinariamente diminuita la consumazione di ghiaia sulla medesima, stante il quasi cessato transito dei grandi carichi; avere ciò nulla meno, dico, domandata tale somma non tanto a titolo di manutenzione, ma per valersene a riparare ai gravi danni nei passati anni ivi arrecati, per essere in grado nel venturo anno di rimetterla in buona condizione all'esercizio provinciale; sebbene io non ammetta in diritto un tale principio, ciò nullameno, trattandosi di un esercizio in parte già in azione, io sosponderò di fare sopra questa categoria una proposta di riduzione, ma spero che le parole del signor ministro saranno d'appoggio alla mia proposta quando domanderò che siano tolte le 74,000 lire circa che si domandano nella categoria susseguente per ricarico di ghiaia sulla stessa strada. Io prendo quindi atto delle parole del signor ministro il quale ha detto che spera con questa spesa ordinaria di mettere la strada in condizione da poterla debitamente cedere alle provincie per le quali transita, per

far poi nella categoria settima la proposta, che siano tolte le 74,000 lire che vi sono iscritte per ricarico di ghiaia. Diminuito come è il carreggio su detta strada non si può credere possa occorrere un ricarico di ghiaia; nè tampoco si può dire che una tale spesa sia già in esercizio; riservo quindi la mia proposta alla settima categoria.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto che reputo indispensabile il fondo domandato per la strada di Genova; solo farò presente, che il ricarico di ghiaia di cui si tratta essendo stato più volte richiesto alla Camera, essa stabilì che la relativa spesa invece di essere posta fra quelle straordinarie si stanziasse fra le ordinarie.

Io non ho dunque domandato che gli assegni stati già iscritti nei bilanci anteriori.

DEPRETIS. Io non voglio parlare sulla questione speciale messa in campo dall'onorevole Mellana, ma sopra una questione che in apparenza parrà forse di minore importanza, ma che in sostanza io credo assai grave, cioè sull'ultimo punto a cui accennava il signor ministro. Egli diceva che la Camera ha ordinato di portare le spese di cui parlava l'onorevole mio amico Mellana fra le spese ordinarie, mentre prima figuravano fra le straordinarie.

Siccome, per quanto io sappia, la Camera non ha preso una tale deliberazione, e siccome bramerei di essere disilluso in proposito, se mai fossi in inganno, nel qual caso dovrei rinunciare a quanto mi proponeva di dire, così io pregherei il signor ministro delle finanze, che si trova presente, a volermi illuminare in proposito, cioè a volermi dire se veramente egli è dietro un ordine della Camera che le spese comprese nella categoria settima del bilancio dei lavori pubblici vengono dalla parte straordinaria portate nella parte ordinaria del bilancio.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. L'onorevole deputato Depretis mi interpella per sapere se sia dietro un eccitamento della Camera che il Ministero abbia portato fra le spese ordinarie quelle che prima figuravano nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici per carichi straordinari sulla strada reale di Genova.

Così interpellato, io non potrei rispondere in modo categorico. Io non mi risovvengo bene se vi sia stata una discussione intorno al traslocamento dalla parte straordinaria nell'ordinaria delle spese per i carichi; quello che so sì è che io ho più volte manifestato alla Camera, ed essa parve assentisse, il principio di comprendere nelle spese ordinarie tutte quelle che si riproducevano ogni anno, se non in somme identiche, o per cause assolutamente simili, per cause però aventi una grande analogia. Ora, siccome da molti anni, anzi molto prima del regime costituzionale, si portavano annualmente in bilancio somme per la strada reale di Genova, parve più consentaneo alle buone regole di contabilità di collocarle in questa parte.

Io mi ricordo che, da venti anni che corro su quella strada, ho sempre visto farsi moltissimi carichi straordinari, e particolarmente da Torino ad Asti. Se ci sia in proposito stato un eccitamento della Camera, non lo so; ma, lo ripeto, ho creduto regola di buona amministrazione il portare nella parte ordinaria una spesa che si riproduceva da molti anni, e che, spero, vi figurerà per l'ultima volta, se, come lo desidero ardentemente, viene approvato il progetto di mettere a carico delle provincie le strade reali che corrono parallele alle strade di ferro.

DEPRETIS. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole signor ministro, io non voglio continuare in questa discussione, non volendo interrompere quella precedentemente iniziata

dall'onorevole Mellana; mi riservo solo di rientrarvi quando sia esaurito il primo punto in contesa.

PRESIDENTE. Io credo che l'onorevole Mellana non fa alcuna proposizione.

MELLANA. Mi riservo di farla alla categoria 7.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'aumento di lire 172 02 proposto dalla Commissione.

(La Camera approva.)

Metto ora ai voti la categoria 6, che sarebbe portata alla somma di lire 1,319,210 56.

(La Camera approva.)

Ora verrebbe la categoria 7, *Spese di miglioramento*, la quale si troverebbe sospesa dietro nuove proposte fatte dal Ministero.

TORRELLI, relatore. Si tratta di una variazione che la Commissione conosce già, la quale è derivante da una frana sulla strada a levante presso la Madonna delle Grazie.

Quindi io credo che la discussione possa benissimo continuare su questa categoria.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Senza ripetere il già detto, farò osservare, in risposta all'onorevole presidente del Consiglio, che anche ammesso il principio che le spese, ancorchè straordinarie, che per loro natura si riproducono, debbano essere portate nelle spese ordinarie; ciò anche ammesso, dico, tale principio non avrebbe luogo nel caso concreto, perchè non poteva mai credere il signor ministro che potesse essere questa una spesa che si dovesse riprodurre, quando ha già in pronto un progetto di legge per liberare definitivamente i bilanci dello Stato da tali spese.

Non era neppure spesa ordinaria questa, ancorchè la strada dovesse continuare ad essere servita dallo Stato, giacchè la diminuzione del carreggio doveva diminuire la spesa invece di aumentarla. Egli ha chiesto questa somma perchè dice che vuol valersi di questi mezzi per mettere questa strada straordinariamente in ottima condizione, per concederla poi alle provincie; io, ripeto, non ammetto questa dottrina; ma volendo anche fare buon viso alla medesima, sostengo, dietro queste considerazioni, dietro l'ammissione fatta dal ministro, che la spesa ordinaria di lire 232,000, stantechè è diminuito il carreggio su quella strada, la credeva sufficiente per metterla in buona condizione, domando la reiezione delle lire 74,000 portate in questa categoria per ricarichi straordinari di ghiaia sulla strada da Genova a Torino.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non posso che ripetere a questo proposito non essere mia intenzione di fare una spesa straordinaria per mettere questa strada in ottimo stato, ma sibbene d'impiegare i fondi destinati alla sua manutenzione per migliorarla alquanto prima di consegnarla alle provincie interessate secondo parmi richiedere equità e giustizia.

Farò poi notare che se la strada avesse continuato ad avere lo stesso carreggio, ma non fossero successi guasti straordinari, la somma stanziata avrebbe bastato a tenerla in istato regolare; ma quantunque il carreggio sia ora diminuito, dovendosi in oggi riparare alla fortissima degradazione sofferta dalla strada in questi ultimi anni, nei lavori eseguiti dalla strada ferrata, il primo vantaggio basterà appena a compensare le conseguenze degli allegati danni.

DEPRETIS. Io non intendo parlare sulla riduzione proposta dall'onorevole mio amico Mellana; solo voglio presen-

tare alla Camera alcune considerazioni sopra una questione di semplice forma. Questa questione si è sollevata in seno alla Commissione del bilancio, ma come non ne ho veduto indizio nella relazione, così non credo potermi dispensare dal farne parola alla Camera.

Sebbene, come dissi, di semplice forma, tuttavia questa controversia ha a' miei occhi una grande importanza. È noto che in materia di bilanci la forma che si adotta ha nella pratica esecuzione conseguenze gravissime; e di questo vero non occorre che io cerchi esempi lontani, perchè una nazione vicina ce ne fornisce uno e recente che parla troppo chiaramente da sè.

Noi abbiamo nella legge sull'amministrazione centrale all'articolo 5, secondo alinea, la seguente disposizione:

« Queste spese dei bilanci parziali sono distinte per titoli in ordinarie e straordinarie, e quindi si dividono in categorie, e si suddividono in articoli secondo la diversa loro natura e specie. »

Le disposizioni di questo articolo possono essere intese diversamente. Concepite come sono in termini vaghi e generici subiscono un apprezzamento ed un'interpretazione diversa secondo le viste di chi interpreta od applica la legge. Tuttavia osserverò che qualunque sia il giudizio emesso in proposito dal Governo, la Camera non ha voluto nè potuto pregiudicare se medesima e la sua prerogativa in fatto di bilancio. Del resto il bilancio è una legge, e in una legge tutte le parti vengono determinate da chi ha il potere di deliberarla.

Ognuno deve poi vedere la gravità di una questione la quale interessa tanto più da vicino la sola prerogativa veramente sovrana che in fatto di finanza compete alla Camera elettiva: in fatto di bilancio noi sappiamo che il voto della Camera elettiva è veramente assoluto e sovrano.

Dopo la disposizione per me citata dell'articolo 5 della legge 23 marzo 1853, disposizione, la quale, come dissi, non limita per nulla la facoltà che ha la Camera in fatto di bilancio, e nella diversa distribuzione delle sue parti, noi abbiamo la disposizione seguente all'articolo 10:

« Stabiliti i bilanci, le somme stanziare per ogni categoria saranno definitivamente separate in articoli sulla norma del bilancio generale presentato al Parlamento, e delle variazioni in esso introdotte colle leggi di cui all'articolo precedente. »

Questa disposizione non può avere gravi conseguenze, in quanto che questo speciale riparto essendo piuttosto un lavoro di maggior precisione nelle cifre che non sono fisse ed accertate, ed essendo d'altra parte detto nella legge che questo preciso riparto dei diversi articoli dovrà essere fatto dal potere esecutivo sulle norme del bilancio presentato alla Camera, e, colle variazioni adottate, credo, dico, che in pratica questa disposizione di legge non potrà avere troppo grave conseguenza.

Ma diversa molto è la portata dell'articolo 21 della stessa legge, nel quale è detto: « È vietato lo storno di fondi da categoria a categoria di un bilancio approvato. Lo storno di un articolo ad un altro della stessa categoria può essere autorizzato per decreto reale. »

Noti bene la Camera che il Ministero ha, in forza di questa legge, l'autorità di eseguire gli storni da articolo ad articolo della stessa categoria, e ciò per semplice decreto reale.

Io osserverò di passaggio come sarebbe conveniente che, una volta stabilito il bilancio e fissati gli articoli a norma dell'articolo 10, una volta eseguita questa operazione, gli storni fatti da articolo ad articolo dovessero ricevere il suggello

della pubblicità. In fatto di finanze io credo che essenziale controllo sia sempre quello di partire dalla massima fondamentale, che la finanza pubblica dovrebbe stare in un palazzo di cristallo.

Ciò detto, debbo soggiungere come, esaminando questo bilancio dei lavori pubblici e delle strade ferrate, io non ho potuto a meno di vedere con qualche sorpresa la differenza nel numero delle categorie rispetto ai bilanci precedenti. I due bilanci precedenti, quello dei lavori pubblici e quello delle strade ferrate, che furono in questo riuniti, comprendevano 109 categorie, ed in questo bilancio, che discutiamo, le 109 categorie furono ridotte a 67: ognuno vede quanta differenza tra i due sistemi! Nella sola categoria di cui stiamo attualmente parlando, cioè nella settima categoria, ne furono accumulate assieme quattordici, che figuravano separatamente nel bilancio precedente. (*Sensazione*)

Da questo sistema nascono gravissimi inconvenienti. E innanzitutto egli è chiaro che, una volta rese di maggiore estensione e di maggiore entità le categorie, una volta accumulate insieme nella stessa categoria le spese che figuravano in diverse, quelle economie che sono una conseguenza naturale del nostro sistema finanziario, scompariranno. Noi non avremo dunque i vantaggi di avere, in fin di esercizio, tutte quelle economie che sono la naturale conseguenza del sistema di contabilità da noi adottato. Nè mi si venga a dire che dipenderà poi dal ministro di fare o non fare queste economie, e nemmeno ci si metta avanti la ragione del bisogno di assicurare i servizi pubblici.

Io non contesto che la Camera, nel fissare il numero delle categorie e la loro estensione, deve stabilirle con una ragionevole latitudine, perchè in esse si provvede senza tema d'inconvenienti ai diversi rami del pubblico servizio. Ma io credo altresì che sia del massimo interesse per le finanze di non far sì che si stanziino nel bilancio delle categorie che comprendano un numero troppo considerevole di articoli e di spese, perchè la inevitabile conseguenza di questo sistema sarà che i risparmi che prima si facevano non si troveranno più in fin d'esercizio.

Una volta l'onorevole ministro delle finanze diceva, parlando della centralizzazione amministrativa, come sia difficile al Governo di resistere alle influenze, o, dirò meglio, alle esigenze de' suoi impiegati. Egli diceva che, dall'uscire fino al primo ufficiale, i funzionari si sarebbero mostrati tutti ostili al ministro che avesse voluto far qualche cosa che fosse contraria alle idee burocratiche in fatto di centralizzazione amministrativa, e della quale erano gli impiegati i più vivi difensori.

Io credo che non minori pericoli corra il Governo e non minori ostacoli incontri in fatto di bilancio e di economie. Bisogna ricordarsi essere troppo vero quel detto che di denaro non ce ne è mai abbastanza, massime nell'interesse pubblico. Ed io aggiungo che più se ne ha, più se ne spende. E quando la finanza si trova in istrettezze, la prima regola che deve adottare un buon padre di famiglia è quella di tagliarsi il pane d'innanzi, di fissare cioè la somma che si può sborsare. Se le spese si dovessero commisurare ai bisogni, specialmente in fatto di lavori pubblici, io non so sin dove dovremmo andare, perchè, in un paese come il nostro, le esigenze sono infinite. Oltre a ciò, è da notarsi che il ministro dei lavori pubblici subisce delle tentazioni, direi, particolari del suo ufficio (*Ilarità*), cioè le tentazioni tecniche.

Gli ingegneri, gli uomini d'arte non credono mai le opere abbastanza belle, abbastanza grandiose e perfette; quindi è naturale che il ministro, uomo d'arte egli stesso talvolta si

trovi nella difficoltà di scegliere tra il danno delle finanze ed il perfezionamento e la bellezza di un'opera d'arte. Ora io credo convenga che da questo bivio, talora fatale, la Camera distolga il ministro dei lavori pubblici.

Da ultimo un Governo costituzionale, oltre le altre tentazioni, subisce anche le tentazioni politiche, alle quali, per quanto un ministro voglia tenersene lontano, è ben difficile che sappia o possa resistere.

Un altro inconveniente che vedo derivare dal modo col quale si sono accumulate in una sola le 14 categorie che figuravano nei bilanci precedenti, è questo, che vedo confusa la parte ordinaria colla parte straordinaria del bilancio. L'articolo sesto della legge sull'amministrazione centrale stabilisce che le spese ordinarie sono quelle che, destinate al consueto andamento dei servizi pubblici e stabilite in modo continuativo da leggi, regolamenti e speciali disposizioni, riproduconsi annualmente per lo stesso od analogo oggetto.

Quanto alle spese che sono fissate da leggi e da regolamenti e che si riproducono annualmente in forza delle medesime io non avrei osservazioni a fare. Ma io non mi so persuadere che una spesa, per ciò solo che si riproduce annualmente, debba essere classificata nella parte ordinaria del bilancio. Se ciò fosse, molte delle spese che sono comprese nella parte straordinaria di questo stesso bilancio che stiamo discutendo si potrebbero inserire nella parte ordinaria. E così i nuovi ponti da costrurre, quello, per esempio, per citarne uno in questo bilancio, che si vuol fare sul torrente Petronia, potrebbero essere classificati nelle spese ordinarie. Ognun vede quanto pericoloso sarebbe un tal sistema; e non solo pericoloso, ma assurdo, in quanto che la legge stessa dell'amministrazione centrale ha voluto che le spese straordinarie fossero soggette a speciali cautele. La legge dell'amministrazione centrale ha voluto che le spese straordinarie che superano la cifra di 30,000 lire fossero l'oggetto d'un esame speciale e minuto, e d'un preventivo progetto di legge. Ora veda la Camera come sarebbe confusa l'importanza delle varie spese che riguardano i lavori pubblici, se si seguisse il sistema inaugurato dal Governo.

Non poche infatti delle spese comprese in questa categoria sono fra quelle che potrebbero assai meglio figurare nella parte straordinaria del bilancio. Ho detto non poche, imperocchè tutti gli anni occorre di riparare a qualche deficienza del materiale necessario al reintegro del suolo stradale di alcune strade, e non è possibile stabilire preventivamente i mezzi tutti con cui si debba a queste spese sopperire nei progetti di annua manutenzione. Perciò una somma per ricarichi di ghiaia ed altre simili opere di restauro potrebbero figurare nella parte ordinaria del bilancio: ma io non vedo che rivestano lo stesso carattere, cioè di spese che riproduconsi annualmente, quelle, per esempio, che riguardano la formazione d'argini ortogonali, o di ponti, o di sistemazioni d'argini, o di strade. Mi si dirà: esiste un ponte sulla Stura; questo ponte è minacciato, occorre il porvi riparo, occorre un'opera per difenderlo; io rispondo che, nello stesso modo si può replicare per rispetto alla strada della riviera ligure: è venuto meno il passaggio, il ponte sul torrente Petronia minaccia rovina, la sussistenza della strada rende necessaria la ricostruzione del ponte.

Ora vorrete voi mettere questa spesa fra le ordinarie? Il Governo stesso risponde di no, poichè ha classificato questa spesa fra le straordinarie. Queste ragioni adunque non valgono. Se la spesa poi per la costruzione di questi argini, di queste opere è urgente, il Ministero ha nelle leggi il mezzo con cui provvedervi. E quando trattasi di un'opera nuova,

deve formare oggetto d'una speciale proposizione di legge; e, se dipende dal provvedimento anteriore, deve in questo caso figurare nella parte straordinaria del bilancio, perchè la sua natura lo vuole.

Così io dirò delle varie opere di sistemazione comprese in questo bilancio, che è inutile che io enumeri ad una ad una alla Camera, ma che ammontano ad una somma cospicua. Io credo che l'opera di sistemazione d'una strada non ha minore importanza, ed anzi in molti casi ha un'importanza maggiore di quello l'abbia l'aprimiento d'una strada nuova. Molte volte l'aprimiento d'una strada nuova è molto meno discutibile di quello che lo sia un'opera di sistemazione, e molto meno importante nella più gran parte dei casi. Noi abbiamo qui in questo bilancio delle spese di sistemazione che ammontano ad un milione e mezzo; altre che sorpassano le trecento mila lire.

Io adunque ritengo che queste spese avrebbero molto meglio figurato nella parte straordinaria del bilancio; però, trattandosi d'una categoria la quale, come diceva l'onorevole ministro delle finanze, probabilmente si presenterà per l'ultima volta, il che io non credo, benchè spero che si presenterà di molto diminuita nel bilancio venturo, e considerando che l'aver iscritte queste cifre nel bilancio ordinario non porta, almeno per le somme che vi sono iscritte in quest'anno, uno sconcerto grave nell'andamento delle finanze, io mi limito a fare la proposizione che, invece della categoria 7, vengano ripristinate le diverse categorie quali figuravano nel bilancio dell'anno precedente.

Con questa proposizione io credo di non far altro se non che favorire l'interesse della finanza senza danneggiare l'interesse pubblico.

TORRELLI, relatore. Comincerò a dar ragione per cui non vi siano nella relazione tutti quegli sviluppi che forse desiderava l'onorevole Depretis. Sta in fatto che questa discussione ebbe luogo nel seno della Commissione, ed io me ne ricordo benissimo, ma rammento ancora che, quando l'onorevole Depretis fece questa osservazione, io rispondevo che una gran parte di queste spese, e precisamente quelle del ricaricamento ghiaia, essendo state cagionate dallo straordinariamente cattivo tempo dell'autunno scorso, erano già esaurite, e che quindi ne sarebbe avvenuta una inestrigabile confusione nel conteggio; e la Commissione apprezzò queste ragioni.

In verità io non feci cenno di tutta questa discussione, perchè non mi credeva in obbligo di riferire minutamente tutte le discussioni sorte nell'esame di questo bilancio che durò dieci lunghe sedute, il che mi avrebbe obbligato a produrre un volume *monstre* di osservazioni. Che io poi, ciò facendo, fossi in buona fede, si può arguire dacchè, in un altro luogo, cioè alla categoria 58 che riguarda le stazioni non ancora costrutte e che si devono erigere fra Novara ed Arona, dove l'onorevole deputato Depretis chiese la suddivisione, io ne tenni conto religiosamente, e suddivisi quella categoria in quattro, appunto perchè là non avveniva la circostanza della confusione che sarebbe succeduta nel conteggio, se si fosse pure suddivisa questa categoria settima.

Quanto all'utilità poi del suddividerla in futuro, io lascio giudice la Camera; certamente io non mi oppongo a questo; è conseguenza di una deliberazione presa in base ad un articolo che si credeva dal Ministero poter interpretare in questo modo.

Se la Camera lo crede più conveniente, io non ci ho niente in contrario; solo osserverò che la grande differenza che egli trova fra il numero maggiore delle categorie proposte nello scorso anno (cioè 120) di quelle presentate in quest'anno

(67), vale a dire di quasi della metà meno, è piuttosto apparente, che vera; è conseguenza di una causa che è cessata, poichè nel bilancio delle strade ferrate dell'anno scorso, contemplando esso moltissimi tronchi di strade, ogni tronco aveva una categoria per la sistemazione, una per la costruzione, un'altra per la stazione: vede quindi la Camera che le categorie dovevano essere in un numero molto maggiore, senza che per questo ne venga la conseguenza che l'attuale sia in confronto molto più ristretto.

Debbo ancora osservare che alcune di queste spese sono in parte già consunte.

PRESIDENTE. Ha la parola il deputato Depretis.

DEPRETIS. Risponderò pochissime parole all'onorevole deputato Torelli. Egli disse che una suddivisione maggiore delle categorie sconcerterebbe la contabilità: io credo che la contabilità non ne soffrirebbe sconcerto veruno. Questa obiezione si è fatta in seno alla Commissione, e fu risolta. È vero che molte categorie, le quali figuravano nel bilancio dello scorso anno, sono scomparse perchè si terminarono le opere a cui erano relative; ma io non ho detto che esistessero in questo bilancio che discutiamo tutte le categorie o le spese che nell'altr'anno si erano proposte; non ho detto il numero preciso delle categorie, ho solamente fatto notare in generale la tendenza del Governo a riunire diverse e molte categorie in una sola, e nel caso speciale ho citato il fatto preciso di avere riunite quattordici categorie in una.

Io quindi persisto nella mia proposta, che cioè si debba suddividere questa categoria settima com'era suddivisa nei bilanci precedenti, e, se mai la Camera credesse di non poter statuire immediatamente, io faccio la subordinata proposta di rimandarla per questa suddivisione alla Commissione.

TORRELLI, relatore. Io faccio appello a quelli che sono più pratici di me in affari di contabilità. Io credo che realmente quando una quantità di spese è già in corso, e che sono tutte assegnate ad una categoria, il voler fare tante categorie produca confusione.

Io credo che si potrebbe meglio andare d'accordo con stabilire questo per l'avvenire.

Del resto io mi rimetto a quelli che sono più pratici di me, per chiarire la Camera se il voler ora suddividere in tante categorie questa categoria settima non faccia confusione.

VALERIO. Io ricordo come questa discussione si sia lungamente trattata nel seno della Commissione, e come le persone a cui l'onorevole relatore chiede ora i responsi, rispondessero allora che questo imbarazzo non c'era. Esse notavano per giunta che l'imbarazzo sarebbe venuto se si fosse dovuto cambiare l'enumerazione di tutte le categorie, ma che, se si adotta il mezzo che si è adottato in altri casi, e che consiste nel conservare il numero e fare una categoria *bis*, *ter*, e via dicendo, l'imbarazzo non esiste, e si ottiene il beneficio di una più accurata contabilità e di una più certa economia desiderata dall'onorevole mio amico Depretis, desiderio che io divido con lui, e penso sia per dividere tutta intera la Camera.

PRESIDENTE. Il deputato Lanza ha la parola.

LANZA. Non credo che la difficoltà posta innanzi dal relatore sia per sè così semplice da potersi superare senza inconvenienti. Tuttavolta che l'esercizio è incominciato (e si trova oramai al termine del primo trimestre), è immancabile che ebbero già luogo parecchie spese sopra le diverse categorie, e tutte queste spese furono fatte sotto quell'istessa denominazione delle categorie che risponde a quella che si trova nel bilancio.

Ove si vogliano adunque dividere le spese contemplate in

una categoria in due, in tre, in quattro categorie, bisogna necessariamente operare delle cancellazioni nei registri stessi in cui si trovano portate le categorie e gli articoli. Ma vi ha di più: i mandati stessi, se non erro, si spediscono coll'indicazione della categoria; epperò bisognerebbe respingere questi mandati, onde si facciano le correzioni relative. Vi ha poi ancora un'altra difficoltà, ed è che, dato il caso che il Ministero dovesse servirsi della facoltà che gli dà la legge sulla contabilità, della facoltà cioè di traslocare una spesa da un articolo ad un altro della stessa categoria, ove si separino questi articoli appartenenti ad una stessa categoria, si verrà a produrre una vera confusione nella distribuzione e registrazione delle spese.

Mi pare adunque che sia cosa evidente che molti inconvenienti ne possono nascere. Sicuramente che a tutti si può riparare; ma porterebbe una rinnovazione di scritturazione, e cancellazione dei registri, le quali bisogna procurare che vi siano il meno possibile.

Nell'ultimo caso poi che io ho preveduto, che può essere succeduto certamente, cioè che si siano già fatte delle traslocazioni da un articolo ad un altro della stessa categoria, se voi venite a separare questi articoli in diverse categorie, vedete che ci sarà una vera confusione nella contabilità di queste spese. Quindi sarebbe, a parer mio, assai più regolare di prescindere per quest'anno dal dividere od agglomerare le categorie, e discuterle quali si trovano proposte in bilancio, raccomandando unicamente al Ministero e, se ciò non basta, votando anche una risoluzione che tenda a che nei venturi bilanci le categorie che paiono troppo complessive vengano separate, e quelle che paiono troppo suddivise siano riunite in una sola.

Bisogna d'altronde osservare che per questo bilancio, prima che sia votato dai due poteri, saremo probabilmente al mese di maggio o di giugno, e che per conseguenza gli inconvenienti da me accennati non riguardano solamente il primo trimestre, ma anche il secondo.

Del resto, quando si sia fatto l'invito al Ministero, col mezzo di un ordine del giorno, di porre riparo nei futuri bilanci a questi inconvenienti, questi non sono poi così gravi che, misurandoli con quelli che risulterebbero dall'alterare l'ordine delle categorie, ci debbano far appigliare a questo secondo partito.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Valerio.

VALERIO. Gli inconvenienti indicati dall'onorevole Lanza non mi sembrano tanto da temersi quanto quelli cui si ovvierebbe adottando la proposta dell'onorevole mio amico Depretis.

L'onorevole Lanza ha detto che a quest'ora sono stati spiccati mandati.

Io non lo credo, perchè penso che queste somme non sono state consumate, e che i mandati non si spiccano se non quando le somme sono sul fine della loro consumazione, tutto al più saranno forse spiccati i mandati provvisori, i quali vengono poi cambiati in mandati definitivi.

Del resto, in quanto alla contabilità, io ritengo che i registri debbono portare un conto aperto, non alle categorie, ma a ciaschedun articolo. Quindi, ove si converta questo conto operato per articoli in categoria *A*, in categoria *bis*, in categoria *ter*, in categoria *quater*, e così si modifichino negli stessi termini i mandati che per avventura fossero stati staccati, non ne nascerà verun grave disturbo nelle scritturazioni.

Ognuno vede come le cancellature che si farebbero sarebbero facili e di poca importanza, e non produrrebbero alcun

imbarazzo in seno alla contabilità medesima, e si avrebbe, come si è detto, il beneficio di non andare incontro alla consumazione completa di queste categorie mediante lo storno a cui rimane autorizzato il Ministero col progetto di legge di cui ha letto il testo l'onorevole preopinante.

Ora io dunque penso che, essendo la cosa in questi termini, possa accettarsi la proposizione dell'onorevole Depretis; non penso poi che le somme a cui si faceva cenno siano tutte intieramente consumate, perchè, se mai quelle somme lo fossero, mi pare che il Ministero le avrebbe portate piuttosto in aggiunta al bilancio dell'anno scorso, e non nel bilancio attuale, ove si ponga mente all'epoca in cui il bilancio attuale è stato presentato.

Per tutte queste ragioni è, a parer mio, più che mai necessaria l'adozione della proposta dell'onorevole Depretis; io mi associo poi anche alla proposta che egli stava facendo, che, occorrendo, formulerò, perchè i decreti nei quali saranno d'ora in poi autorizzati gli storni da articolo ad articolo abbiano la desiderata pubblicità.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Mi occorre di fornire alcune spiegazioni alla Camera intorno ai fatti accennati dagli onorevoli preopinanti.

L'onorevole Depretis, nel dar lettura della legge sulla contabilità ed amministrazione centrale, faceva notare come, mentre quella legge proibisce in modo assoluto lo storno, se non per legge, da categoria a categoria (io, per meglio dire, non lo riconosco nemmeno per legge, perchè non si fanno più storni quando si tratta di legge, ma si chieggono crediti supplementari o complementari), faccia lecito lo storno da articolo ad articolo della medesima categoria. L'onorevole deputato Depretis parve volesse indicare questo fatto come una innovazione nel nostro sistema di contabilità. Quantunque io non mi sappia se fosse questa la sua intenzione, dal complesso di quanto disse ne potei rilevare che egli cercasse rappresentare questo come una novità. Ora, dappoichè abbiamo un sistema di contabilità, lo storno da articolo ad articolo è sempre stato fatto, e con decreto reale, sulla proposta del ministro.

Questo è quanto io dovevo dire in ordine al fatto. Stabilita simile base, cioè che lo storno da categoria a categoria non si possa o non si debba fare se non per legge, e lo storno da articolo ad articolo si possa fare per semplice decreto reale, rimane ancora a determinare come questa classificazione in categorie ed in articoli debba aver luogo.

La Camera riconoscerà essere impossibile il determinare con un teorema generale il modo di operare questa classificazione.

Colui che si accinge a questo si trova a fronte di due inconvenienti; se voi volete sminuzzare troppo le categorie, ad ogni tratto l'amministrazione si troverà incagliata e sarà astretta a ricorrere al potere legislativo. Per contro, se le categorie abbracciano una quantità sterminata di articoli, succederà un altro inconveniente, quello cioè di lasciare sovrachè arbitrio al potere esecutivo. Per me io stimo che sia miglior partito tener la via di mezzo, vale a dire di evitare le soverchie divisioni ed i soverchi concentramenti.

Da questa massima generale scendendo alle particolari è d'uopo indagare se, in ordine alla settima categoria, si ecceda in un modo o nell'altro.

A tale proposito io reputo che non si possa muovere l'ap-punto nè di un eccesso di divisione nè di un eccesso di concentrazione.

Siccome la Camera discute articolo per articolo, ed emette il suo parere su ciascuno di essi, allorchè vota la somma

complessiva viene in tal guisa ad approvare tutte le spese che sono in questa categoria allagate. Ora chiaro apparisce che il ministro non ha facoltà di stanziare in essa opere che non vi siano state descritte e non abbiano avuto la sanzione complessiva della Camera.

La Camera, accordando la sua approvazione a questa categoria, consacra due cose: primo, le singole opere in essa descritte, ed in secondo luogo dichiara che intende erogare una determinata somma nel miglioramento delle strade reali. Ora io penso che, quando venga a riconoscersi che una delle determinate opere importa un peso maggiore, e che un'altra opera della stessa categoria presenta un'economia, sia ottimo consiglio il valersi dell'economia ottenuta in un'opera per compir l'altra: e la Camera mi sembra abbastanza cautelata quando è sicura che non si faranno altre opere se non quelle che sono in una data categoria descritte, e quando è sicura che non si eccederà la somma ch'ella ha voluto consacrare al miglioramento delle strade reali.

Venendo al caso di quest'anno, farò osservare all'onorevole deputato Valerio che i mandati si spediscono a mano a mano che si è eseguita una certa quantità di lavoro, secondo quanto è stabilito nei contratti d'appalto. Il nuovo sistema di contabilità vieta l'emissione di mandati provvisori, salvo i casi di assoluta urgenza. Questa urgenza non si verifica per le opere stradali, e quindi non si spediscono più mandati provvisori, ma il nuovo sistema di contabilità ha fatto lecito al ministro di aprire un credito per l'esecuzione di una data opera, oppure per una spesa portata in bilancie ad un determinato funzionario che lo rappresenta.

Questo, io credo, deve semplificare d'assai la tenuta della contabilità, ma nei primordi, lo dico schiettamente, non si è ancora fatto un largo uso di questa facoltà, poichè per aprire questi crediti bisogna procedere con certe norme, bisogna che gli impiegati i quali sono investiti della facoltà di valersi dei crediti, siano già ben penetrati delle massime del nuovo sistema di contabilità. Questo non si può assolutamente sapere al principio, e quindi si è finora usato con molta parsimonia della facoltà che la legge accorda ai ministri, che anzi, se non vado errato, al Ministero dei lavori pubblici, salvo alcune eccezioni per le imprese delle strade della Sardegna, non sonosi ancora aperti crediti, epperò le opere fatte per questo dicastero sono state tutte pagate, o si sono dati acconti mercè mandati definitivi.

Se si dovesse ora variare, ciò sicuramente porterebbe un grave incaglio sui registri su cui si notano, si inscrivono i mandati.

Secondo il nuovo sistema, il mandato viene registrato al Ministero che lo spedisce in primo luogo; secondariamente al controllo, e in questi due uffici il conto è tenuto per categorie e per articoli; in terzo luogo finalmente è registrato al Ministero delle finanze, direzione del Tesoro, ove in ora tutti i mandati vengono iscritti, ma quivi è solo registrato per categorie. La registrazione ha luogo in tre siti. Ove si variasse la classificazione delle spese, converrebbe introdurre delle modificazioni in tutti e tre gli indicati registri, quindi io non vedo un motivo sufficiente per variare la classificazione introdotta nel bilancio dei lavori pubblici per ciò che riguarda la categoria settima. La Camera è abbastanza cautelata quando ha determinata l'opera e la somma complessiva che a questa opera si deve consacrare.

Finalmente questa variazione produrrebbe qualche perturbazione, la quale può avere degli inconvenienti nel principio dell'inaugurazione di un nuovo sistema di contabilità, il quale, quantunque, a mio parere, più semplice, incontra ne-

cessariamente nei suoi primordi qualche difficoltà di attuazione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi permetto di aggiungere alcune ragioni a quelle dette dal ministro delle finanze in risposta alle osservazioni dell'onorevole Depretis, il quale disse credere che il principio di accumulare diversi articoli in una sola categoria possa essere contrario all'economia, e temere che il Ministero ne abusi spendendo somme stanziata in complesso per far lavori più perfetti o più belli, senza badare ai possibili risparmi.

Contro tale appunto io potrei invocare una circolare da me diretta a tutti gli ingegneri delle provincie per inculcar loro i principii di rigorosa e prudente economia con cui debbono essere condotte le opere pubbliche. In quella circolare, dico, raccomandai particolarmente di evitare tutto ciò che non è assolutamente necessario od utile, badando, anzichè alla bellezza, alla solidità e stabilità delle opere loro affidate.

Avvertirò poi che, appunto perchè il deputato Depretis non dimostra confidenza nel Ministero, dovrebbe maggiormente temere di suddividere le categorie in molti articoli, perchè in tal modo gli agevolerebbe i mezzi di risparmiare bensì sui fondi di alcuni articoli, ma per impiegare i sopravanzi in opere contemplate in altri articoli della stessa categoria; quando invece le categorie non essendo divise in articoli, ed essendo vietati gli storni di fondi da una categoria ad un'altra, il Ministero non si curerebbe tanto di non esaurire tutti i fondi di una categoria per ciò solo che non potrebbe impiegarli a vantaggio di altre opere; se ciò può aver luogo in ogni ramo della pubblica amministrazione, può dirsi essenzialmente applicabile al servizio a cui ho l'onore di presiedere.

L'onorevole deputato Depretis sa meglio di me quante vicende, quante peripezie succedano nell'atto dell'esecuzione di opere pubbliche, e quanto perciò giovi che non sia tolto assolutamente il mezzo di fare economia in un articolo per supplire all'eccesso di spesa in un altro, cagionato da impreviste o da straordinarie emergenze.

Questa osservazione mi pare che meriti tanto più considerazione in quantochè bene spesso non vi sarebbe modo di supplirvi, massime quando le Camere sono chiuse, ovvero l'urgenza dei ripari o simili non ammette dilazione.

DEPRETIS. E i casuali?

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. I casuali non possono impiegarsi in casi simili, perchè formano una categoria distinta ed affetta a speciali bisogni.

Se adunque sono vari articoli nella categoria, e se, come diceva ottimamente il presidente del Consiglio, voi già siete accertati di voler fare queste opere dentro questa misura, una certa latitudine è pur d'uopo lasciare al ministro per applicare una parte delle economie ottenute in un'opera a lavori compresi in un altro articolo e richiedenti una somma maggiore di quella prevista.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Depretis.

Voci numerose. A domani! a domani!

Altre voci. No! Parli!

DEPRETIS. Io sono a disposizione della Camera.

PRESIDENTE. Faccio presente alla Camera che restano ancora nientemeno che 60 categorie, e che potremmo farci strada votando questa.

FARINA P. La Camera non è più in numero.

DEPRETIS. Allora non si potrebbe deliberare.

(Molti deputati lasciano i loro stalli.)

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, la discussione si rimanda a domani.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER AUTORIZZARE LA DIVISIONE DI GENOVA AD ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.

ASTENGO, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione sul progetto di legge tendente ad autorizzare la divisione e la provincia di Genova ad eccedere il limite dell'imposta. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1276.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta è levata alle ore 5 e 1/2.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

Seguito della discussione del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici.

TORNATA DEL 31 MARZO 1854

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAVALIERE BON-COMPAGNI.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici pel 1854 — Nuove osservazioni e proposta del deputato Depretis sulla categoria 7 per la sua suddivisione — Parlano in proposito i deputati Pareto, Torelli relatore, Valerio, Lanza, Di Revel ed il ministro dei lavori pubblici — Approvazione della proposta — Parole del deputato Mellana in appoggio della sua proposta di riduzione sulla stessa categoria — Opposizioni del ministro suddetto — Approvazione della riduzione — Istanze del deputato Valerio — Sospensione della categoria 7 — Proposizione del deputato De Viry per aumento sull'articolo 34 di detta categoria — Osservazioni del ministro medesimo e del deputato Despine — Rigetto — Approvazione della categoria 8 e di due aumenti sulla categoria 9 — Proposizione del deputato Mellana per risparmio sulla medesima — Opposizioni del ministro e dei deputati Lachenal e Torelli relatore — Parole dei deputati Crosa e Cavallini — Rigetto della proposta — Proposizione del deputato Lachenal per la nomina di una Commissione da recarsi nel Fossignò — Dichiarazioni del ministro suddetto e spiegazioni del relatore — Parlano i deputati Despine, Valerio, Depretis ed il ministro delle finanze — Approvazione della proposta formolata dal deputato Valerio.*

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

CAVALIERE, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata.

AIRENTI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni ultimamente pervenute alla Camera.

5365. Albasio Giovanni, dimorante in Nizza Monferrato, lamentando gli inconvenienti che derivano da quanto attualmente si pratica prima che si addivenga alla tumulazione dei defunti, propone alcuni provvedimenti in proposito.

5366. 21 brentatori, esercenti in Torino, lagnandosi di essere stati imposti nell'esercizio della loro professione per somme eccedenti i loro mezzi, chiedono addivenirsi ad uno stanziamento d'imposta più corrispondente alla natura della loro industria.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Do lettura alla Camera di una lettera del signor ministro della guerra:

« La pensione, di cui il nominato Giovanni Maria Francisca, da Romano, colla petizione indirizzata alla Camera dei

deputati, che la S. V. illustrissima mi ha trasmesso col di lei foglio del 27 cadente mese, numero d'ordine 204, si è fatto a domandare gli arretrati e la continuazione, gli era stata accordata dal Governo francese, secondo egli stesso espone, siccome annessa alla croce della Legion d'onore, di cui, al suo dire, egli era stato fregiato al dì 22 luglio 1815.

« Nè potrebbe essere altrimenti, perocchè dalle informazioni assunte presso il Governo di Francia in seguito alle supplicazioni dallo stesso Francisca inoltrate direttamente a questo Ministero fin dal 1850, ebbe a risultare che il medesimo non fu ammesso a pensione di ritiro o proposto per simile ricompensa, nè tampoco per una semplice gratificazione.

« Non essendo quindi al Francisca applicabile la legge del 7 maggio 1850, nè esistendo legge alcuna che abbia ristabilito gli antichi militari fregiati di decorazioni estere nel godimento della pensione che per tale titolo fosse stata loro accordata, non è quindi in facoltà del Governo di far ragione alle surriferite supplicazioni del Francisca, al quale io non credo neppure sia il caso di accordare il sussidio per lui contemporaneamente domandato, sulla quale domanda cotesta Camera adottò l'ordine del giorno.