

TORNATA DEL 3 APRILE 1854

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE AVVOCATO BENSO.

SOMMARIO. *Atti diversi — Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici pel 1854 — Osservazioni dei deputati Pareto ed Isola sulla categoria 14 e risposte del ministro dei lavori pubblici — Approvazione delle categorie dalla 14 alla 43 — Opposizioni del ministro e dei deputati Torelli, Colli e Brunati alla riduzione della categoria 44 — Parole in sostegno dei deputati Mellana, Valerio e Depretis — Approvazione della categoria 44 secondo la riduzione proposta dal deputato Valerio — Approvazione delle categorie fino alla 57 — Obbiezioni del deputato Mellana sulla categoria 58 e spiegazioni del relatore Torelli, del ministro dei lavori pubblici, e del deputato Bona — Approvazione delle categorie fino alla 65 — Proposizione soppressiva del ministro delle finanze della categoria 66 — Obbiezioni del deputato Torelli — Soppressione della categoria — Parole del ministro dei lavori pubblici e del deputato Mellana sulla categoria 67 — Approvazione della categoria 7 secondo la nuova suddivisione — Relazione sul progetto di legge per modificazioni alla tariffa sanitaria.*

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

AIRENTI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, ed espone il seguente sunto di petizioni.

5368. 116 abitanti del comune di Osilo, provincia di Sassari, manifestando il timore che vogliasi cambiare la linea stradale provinciale già approvata, la quale da Sassari, passando in Osilo per l'Anglona, protendosi fino alla Gallura, chiedono che non sia quella linea abbandonata, sia a fronte delle spese già fatte, e che è disposto a fare il comune di Osilo per quella strada, sia per essere quella linea la più breve, la più proficua.

5369. 19 individui, colla qualità di professori o maestri, accennando alla necessità di riordinare la pubblica istruzione, e di migliorare la condizione degl'insegnanti, chiedono sia dichiarato d'urgenza e discusso nella presente Sessione il relativo progetto presentato dal Ministero.

ATTI DIVERSI.

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

(È approvato.)

Il deputato Cobiauchi chiede un congedo di un mese.

(La Camera accorda.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PER L'E-SERCIZIO 1854.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la continuazione della discussione sul bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici.

La Camera rimase alla categoria 14, *Spese di miglioramento dei porti, fari, ecc.*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 150,574 44.

Il deputato Pareto ha facoltà di parlare.

PARETO. È circa un mese che io aveva chiesto al Ministero licenza di interpellarlo intorno ai miglioramenti che si proponeva di fare al porto di Genova. In quel giorno il ministro dei lavori pubblici era assente, e per esso rispose il presidente del Consiglio, dicendomi che rimettessi quest'interpellanza all'epoca in cui sarebbe stato presentato il progetto definitivo per la prolungazione del molo nuovo. Io aderii a questa domanda sperando che in questo frattempo sarebbe stata proposta qualche cosa a questo riguardo; ma finora questo progetto non fu ancora presentato. Per conseguenza io vengo oggi a parlarne, giacchè me ne porge il destro la categoria che si trova ora in discussione, la quale riguarda i miglioramenti da farsi ai porti, ed io interpellò il Ministero circa la prolungazione del molo nuovo, miglioramento che io credo il più necessario e il primo da farsi pel porto di Genova.

La Camera ben conosce che il porto di Genova è assai vasto, ma che una porzione del medesimo è esposta alle mareggiate prodotte dai venti del sud e del sud-ovest, i quali accavallando onde grandissime perchè correnti attraverso a tutto il Mediterraneo, le gettano nel porto medesimo e ne rendono meno sicura la stazione. Ove si riuscisse a prolungare il molo nuovo, l'intera area del porto non rimarrebbe più esposta a questi venti e i flutti ai quali si vedrebbe aperto si ridurrebbero solo a quelli spinti dai venti est, ed est sud-est, i quali non hanno mai molta forza nè possono accumulare onde di grande altezza, giacchè in gran parte rasentano il lido, e non percorrono uno spazio molto considerevole.

Io chiederò pertanto al ministro se abbia intenzione di proporre qualche cosa a questo riguardo, giacchè, come diceva, credo che questo prolungamento del molo nuovo sia l'opera più necessaria, e quella che sola può rendere sicuro il nostro porto.

Tra i punti di esso altri sono occupati dai bastimenti che sbarcano, altri dai bastimenti che restano per qualche tempo in permanenza, ed altri dai bastimenti che arrivano o che sono di partenza.

Il punto che deve essere occupato dai bastimenti che sbarcano, sebbene assai sicuro, ha ancora il difetto di non avere

fondo sufficiente perchè quelli di grande portata possono accostarsi alle calate; ma su di questo punto io non parlerò perchè è in corso un progetto per ovviare all'accennato inconveniente.

La stazione dei bastimenti che rimangono in aspettazione o dello sbarco o del carico, anch'essa ha bisogno di maggiore profondità dell'attuale, soprattutto pei grossi bastimenti; ma a questo ugualmente si verrà a rimediare colla legge per la espurgazione dei porti.

La stazione finalmente dei bastimenti che entrano o che sono per partire è grandemente esposta ai venti, perlocchè, non sono molti anni, succedessero sinistri; e infatti alcuni bastimenti avendo strappate le ancore, si vennero a gettare sugli scogli che stanno nel seno di santa Limbania.

Se, come si propone, sarà allungato il molo nuovo, allora quest'ultimo spazio, che equivale a due terzi circa del porto, ora così esposto, sarà difeso, e l'area del porto medesimo crescerà in modo che diverrà capace di numerosissimi navigli, i quali dobbiamo sperare che vi concorreranno tostochè la nostra ferrovia sarà terminata e verrà ad essere esteso il commercio di Genova in modo da approvvigionare lo Stato nostro non solo, ma la Svizzera e la Germania.

Osservo poi che la porzione del porto destinato alla stazione dei bastimenti è poco profonda non solo, ma è anco esposta alle ondate dirette, quando le così dette *andanie* sono, pel gran numero de' navigli stanziati in porto, molto prolungate e alle indirette o *risacca* nella parte più interna, appunto perchè non si è ancora fatto nulla pel prolungamento del molo medesimo. Riguardando la torre del porto, ho trovato che, col prolungamento di 300 o 400 metri del molo nuovo, tutti i venti che vengono dal rombo del sud, ed anche sud-sud-est non potrebbero spingere nell'interno alcuna ondata da loro prodotta, e perciò non solo l'interno del porto, ma anco quella porzione che si estende dal giardino Doria alla Chiappella sarebbe in perfetta sicurezza.

Io prego adunque il signor ministro a studiare il progetto per questa prolungazione, giacchè quest'opera mi pare debba precedere lo stabilimento del *dock*, almeno in parte, debba precedere lo scavamento, giacchè se il mare sarà tranquillo, si avrà maggior agio al lavoro, e sarà meno costoso lo scavo medesimo.

So che fu consultato un celebre ingegnere inglese perchè desse qualche norma circa la formazione di questo molo, e, se mi disse il vero, egli ne avrebbe limitata la prolungazione ad un numero di metri molto minore di quello che io accennava.

Io farò un'osservazione, che cioè per questa cosa di pratica non credo che facesse mestieri di chiamare un ingegnere inglese, imperocchè il signor ministro, egli stesso che un tempo ha diretto i bellissimo lavori lungo l'Adriatico, era di per sè solo capace di vedere ciò che fosse necessario pel porto di Genova.

Io avrei avuta altrettanto confidenza nei lumi del signor ministro, se egli avesse studiata questa questione, quanto possa averla nel signor Randell, perchè il signor ministro avrebbe potuto fare ben più lunghi studi, mentre il signor Randell, il quale è rimasto appena pochi giorni a Genova, io temo che abbia avuto ben poco campo da studiare la questione, perchè per studiarla a fondo è d'uopo di vedere il mare quando è in tempesta. Ma lasciando da parte questa questione, io tornerò al mio soggetto, pregando il signor ministro a volere prolungare più presto che è possibile il molo, e di prolungarlo oltre a 300 metri; questo è il solo limite al di sotto del quale non si può rimanere, perchè solo con questa prolungazione i due moli, vecchio e nuovo s'incrociano, e col

loro incrocciamento assicurano dalle onde la maggior parte del porto. E giacchè sono su questo soggetto, io pregherei il signor ministro a volere ancora studiare ben bene qual sia il metodo da preferirsi per la costruzione di questo prolungamento del molo. Si dice che si voglia preferire il metodo di posare la costruzione sopra le scogliere; ma io farò notare al ministro che la pietra di cui ci serviamo per queste scogliere è una pietra calcarea arenacea, non troppo dura, la quale rotolata in parte dai flutti grandissimi che ci vengono dal sud-ovest molto facilmente si scioglie in minute particelle, e che quando si fondassero le costruzioni del molo sopra scogliere di questa pietra si correrebbe rischio di vedere dapprima smuoversi le fondamenta di quelle costruzioni, e oltre di ciò massi staccati da quelle scogliere potrebbero andare ad ostruire parte dell'entrata del porto, e quello che è certo, dovendosi dare una scarpa a queste scogliere medesime, i bastimenti non potrebbero immediatamente accostarsi alle calate che dalla parte interna del molo si dovranno costruire.

Il signor ministro, che ha fatto mirabili lavori lungo le sponde dell'Adriatico, mi vorrà fare osservare che anche in quel mare in cui i marosi hanno molta minor veemenza perchè percorrono uno spazio molto minore di quello che percorrono i flutti che battono in breccia le mura ed i moli che difendono il porto di Genova, si è adottato da lui felicemente il sistema medesimo delle gettate e delle scogliere; ma io gli farò presente che colà ove si ha un'altra qualità di pietra che si fa venire dall'Istria e che è molto più dura, si sono veduti dei pezzi rotolati. Ora io affermo che, se dove il mare è meno forte si rotola e si guasta la pietra più dura, ciò ben più facilmente avverrà di quella di Genova, la quale è assai più fragile ed è esposta ad urti maggiori.

Io ricorderò sempre con piacere un'escursione fatta lungo i lidi di Chioggia e di Malamocco sotto la dotta guida del signor ministro dei lavori pubblici, e ricorderò l'impressione che mi fecero i bei lavori che egli dirigeva, lavori pei quali il già angusto, poco profondo e tortuoso canale per cui entravasi nel porto di Malamocco era diventato un profondo e quasi diritto canale di facile navigazione che dava entrata a quel porto.

Il signor ministro mi faceva osservare quali fossero stati i felici risultamenti delle sue operazioni, ed io me ne congratulava seco lui.

Al presente io scorgo che l'onorevole Paleocapa, allora colà ingegnere in capo, è ministro dei lavori pubblici nello Stato nostro, e porto fiducia che ciò che ha operato per Venezia, sua antica patria, vorrà farlo per la novella sua patria, lo Stato ligure-subalpino e per Genova, la quale, per quello che concerne le cose di mare, è la principale città di questa porzione d'Italia.

Io desidero dunque che il Ministero proponga un progetto per la prolungazione del molo nuovo, e questo, se è possibile, separato da altro estraneo progetto che potrebbe complicare la questione, ed invito il signor ministro a studiare ben bene qual sistema a tal uopo convenga seguire per riguardo alla più celere e più solida costruzione.

Giacchè poi sto favellando di quanto riguarda il porto di Genova, mi permetterò di accennare ad un voto, il quale anco indirettamente si riferisce al medesimo. Questo voto che già da tanti anni è stato emesso, si è quello di vedere finalmente lastricata la strada che dalla batteria di San Teodoro conduce alla lanterna. Questo lastricamento, che è il desiderio sommo degli abitanti di quel sestiere, avrà il grandissimo vantaggio di togliere una delle forti cagioni dell'interrimento del porto, giacchè è provato che la maggior parte del pietrisco che si getta su quella strada ridotto in polvere ed in fango, è stra-

scinato nel sottoposto porto, e va a diminuirne il fondo, cossicché se non avviamo a quell'inconveniente, succederà che mentre spenderemo danari per l'escavazione, dall'altra parte lasceremo che cadano in porto materiali, i quali neutralizzeranno l'effetto dell'operazione progettata.

Io non so precisamente quale sia la quantità di pietrisco gettata annualmente sul tratto di strada che scorre dalla batteria di San Teodoro alla lanterna, ma credo che sommi a più d'un migliaio di metri. Posso però assicurare che di questa ghiaia almeno le due terze parti sono trascinate nel sottoposto porto; e per provare questo basterebbe che qualcheduno della Camera fosse stato a vedere il porto dopo le grandi piogge; lo avrebbe in allora veduto pieno d'acqua torbida, la quale proviene da quella strada, e non è altro che acqua la quale contiene in dissoluzione le parti frammentarie e polverulente del pietrisco gettato sulla strada medesima. Io non sono calcolatore, ma sono certo che si potrebbe facilmente vedere di quanto ogni anno diminuisce il fondo del porto a cagione soltanto de' frammenti di pietrisco che provengono dalla strada che corre lungo il medesimo. Conchiude adunque finalmente con pregare il signor ministro di volere al più presto allestire un progetto per far sciacquare questa strada, che col suo struggersi gradatamente è causata da una parte dell'interrimento del porto, e dall'altra, per l'alternarsi del fango e della polvere, cagiona grave incomodo agli abitanti del povero, ma popoloso sestiere di San Teodoro.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Rispetto al prolungamento del molo, posso assicurare l'onorevole preopinante che non vi è a discutere sulla necessità di quest'opera; può solo sorgere dubbio sull'estensione da darsi al prolungamento, ma non credo che sia questa la questione cardinale, imperocché l'onorevole preopinante sa meglio di me che questi non sono lavori che s'improvvisano, essi esigono la successione di molti anni, così quand'anche fosse adottato a questo riguardo un progetto entro i limiti più larghi, converrebbe cominciare i lavori dal punto opportuno, indi proseguirli successivamente; ora io credo che solo coi lumi della esperienza si possa giudicare sicuramente fino a che punto il prolungamento possa essere necessario; ad ogni modo, siccome l'opinione generale, prima che si parlasse dell'istituzione d'un *dock* nel porto di Genova, era che questo prolungamento fosse d'una estensione di 300 a 350 metri, fu fatto il progetto secondo questa misura e si è stabilito che questo prolungamento si farebbe successivamente progredire e che dall'esperienza verrebbe dimostrato se si possa arrestarsi ad una minore lunghezza, o veramente se sia necessario spingerlo più innanzi. Questo progetto era formato quando sorsero le discussioni relativamente alla costruzione di un *dock*.

Il signor Randell fu consultato su questa materia, ed io credo che il nome solo del signor Randell possa dare qualche rassicurazione all'onorevole preopinante, perchè quantunque egli non abbia una pratica locale, è però vero che i grandiosi lavori di cui egli è incaricato specialmente dall'ammiraglio inglese su tutte le coste e dell'Irlanda e dell'Inghilterra gli hanno fatto acquistare una pratica, che forse non avvi altri che possa dire d'averla eguale. Il signor Randell, venuto qui, si è informato con molta accuratezza dei danni cui va esposto il porto, degli inconvenienti a cui è d'uopo riparare e dei modi che erano stati antecedentemente a questo fine proposti.

Contemporaneamente egli ha studiato il progetto del *dock*, ed ha riconosciuto con tutti i pratici del paese che un danno grandissimo veniva al porto dai colpi diretti del mare, cioè, appunto come esponeva l'onorevole preopinante, dalle ondate

che si distendono per un lungo spazio di mare ed arrivano al porto dalle direzioni di mezzogiorno e di libeccio.

Riconobbe eziandio che un danno grandissimo proveniva dalla risacca, e non solo alla parte del porto che è immediatamente esposta all'urto diretto delle onde, ma a quella parte eziandio che è sufficientemente coperta dai due moli attuali. Questa è l'opinione che mi è stata ripetuta dagli uomini pratici ed in pari tempo più istruiti di Genova. Egli adunque provvedendo al piano del *dock*, stabilì un sistema secondo il quale sarebbe tagliata anche la risacca, cioè sarebbe impedito che l'azione della risacca si facesse sentire nella parte più recondita e più difesa del porto. Egli porta opinione che associando la prolungazione del molo con questo sistema, secondo il quale si spingerebbe innanzi uno sperone che protegga il *dock* e nello stesso tempo arresti la risacca, associando questi due lavori, si possa ottenere uno scopo deciso anche senza uopo di prolungare il molo quanto era stato divisato antecedentemente.

I motivi che egli esponeva, la pratica e la riputazione di lui, e gli esempi che citava persuadevano e gli uomini dell'arte ed il Ministero che deve necessariamente prendere il loro consiglio, e facevano riformare il progetto sopra questa più limitata estensione del molo.

Ad ogni modo Randell stesso diceva che la costruzione di questo molo non può essere che successiva, ed in conseguenza si potrà per ora spingerla fino a quel segno, ed in seguito l'esperienza indicherà se il prolungamento maggiore sia necessario, oppure di tale utilità da corrispondere alla spesa maggiore che richiederebbe.

Il Ministero adunque, come dissi, ha fatto riformare tutti i calcoli, quindi abbiamo e il progetto per un maggiore prolungamento, e quello per un minore.

Ad ogni modo questo progetto richiede una spesa di alta importanza, e prima di prendere una determinazione a questo riguardo, il ministro delle finanze ha divisato di vedere prima quali conclusioni avranno le trattative che aveva aperte con una società di Genovesi, la quale si offeriva di costruire il *dock*.

Io credo che malauguratamente le vicende attuali possano arrestare queste trattative, ma non romperle affatto; che anzi esse sono tuttavia in corso; la società se ne interessa moltissimo ed ha spedito commessi a Londra espressamente per trattare col signor Randell, ed incaricarlo non solo di fare il progetto di massima, che egli aveva dapprima proposto, ma convertirlo in un progetto definitivo, ed egli si è assunto quest'incarico. Stando le cose in questi termini, il ministro delle finanze, che ha nello stesso tempo intenzione di alienare quel vasto spazio che era occupato dal lazzeretto della Foce, il che può produrre una somma di qualche momento, che verrebbe erogata appunto nei lavori del porto di Genova, si propone, secondo le intelligenze prese col ministro dei lavori pubblici, di associare il prolungamento del molo colla vendita del lazzeretto, e sta preparando un progetto di legge, che sarà presentato alla Camera; la Camera lo esaminerà e vedrà se sia meritevole della sua approvazione.

Quanto all'altro argomento addotto dall'onorevole preopinante relativamente alla convenienza che vi sarebbe di eseguire il prolungamento del molo prima dell'escavamento del porto, io gli farò riflettere che il prolungamento del molo è opera di grande momento, che non può procedere con molta sollecitudine, e che credo sarebbe un tristo partito quello di aspettare ad approfondire il porto nei siti che lo reclamano più vivamente, aspettare, dico, che fosse compiuto il molo o portato ad un punto che restassero meno turbati i lavori di escavamento, i quali sono molto estesi, ed anch'essi procedono con inevitabile lentezza.

Ora adunque che la Camera ha approvato per legge, firmata oggi da Sua Maestà, la convenzione per l'escavamento dei porti, tosto che avremo i mezzi opportuni, dacchè l'onorevole Pareto sa quanto siano insufficienti gli attuali, ci daremo all'escavazione del porto, e, sentiti i giudici competenti, cominceremo dai siti dove questo scavamento sarà giudicato più profittevole al commercio.

Rispetto al sistema di prolungazione, se con scogliere o con cassoni, gli risponderò francamente che nella mia opinione particolare sarei decisamente per il sistema delle scogliere, ma che non ho creduto di mettere avanti la mia opinione, e fu nominata una Commissione d'accordo col ministro della guerra, da cui dipende la marina, composta di persone competenti, e questa Commissione ha preferito il sistema delle scogliere o gettate di pietre. Quanto ai pericoli che egli dice si possono correre perchè queste pietre si decompongono, farò osservare che non li credo molto gravi, perchè questa decomposizione, dall'esperienza che ne ho fatta io stesso, quando si tratta di pietre assai grosse, non è che superficiale per le pietre che escono dal mare, che sono soggette all'alternativa di essere asciutte o bagnate dall'acqua del mare; che ad ogni modo quest'inconveniente è inevitabile anche quando si adoprano le casse, imperciocchè è dimostrato ed è un fatto che dappertutto dove questo sistema si è adottato fu poi necessario venire al partito di proteggere i cassoni con delle scogliere. È provato che la parete verticale dei cassoni non resiste ai colpi del mare; i cassoni si spostano o si scompongono, e perciò bisogna proteggerli con delle scogliere.

Io adunque non potrei che rispondere quello che rispondeva Prony quando, incaricato da Napoleone, nel 1807, fece il primo progetto per la regolarizzazione del porto di Malamocco, e propose risolutamente le scogliere, accennando al sistema stesso adoperato dopo altre esperienze a Cherbourg. Io risponderò, come egli fece a quelli che volevano affondare vecchi bastimenti riempiti di muri: quando avrete ciò fatto, credete voi che bastino? Credete voi che possano resistere ai colpi del mare? Essi rispondevano: li difenderemo con delle scogliere. Ma allora, egli ripigliava, se credete che quelli resistano meglio al mare, metteteli al di fuori, e collocate invece le scogliere di dentro.

Il fatto sta che il metodo dei cassoni, che è stato altre volte generale, che è stato impiegato dalla repubblica di Genova con dispendi grandissimi e con ottimi risultati, certamente ha avuto sempre bisogno del soccorso tutto all'intorno delle scogliere.

Anche recentemente nel porto di Nizza, volendosi fare un prolungamento del molo, si affondò una cassa, ma essa sotto i colpi del mare si ruppe, epperò fu riconosciuta necessaria la protezione tutto intorno di scogliere.

Io dico adunque: se queste scogliere proteggono le casse, perchè non fate la parte interna nello stesso modo?

Poi viene l'esperienza. Tutti sanno le enormi spese che la Francia, e sotto l'antico regno e sotto la repubblica e sotto l'impero, ha fatto per affondare dei grandissimi con il sistema di Deceart, da cui poi dovette cessare perchè si sfasciavano e si scomponavano, e le pietre interne che erano a secco, e chiuse con un sistema di fortissime travature, si sciolsero, e, formando una scarpa, richiesero nuovi e maggiori lavori; dimodochè nel 1792, quando l'Assemblea Nazionale domandò un conto delle spese fatte, risultò essersi spesi 31 milioni; nel 1820 si venne ad un nuovo resoconto, da cui apparve che si erano nei successivi anni spesi altri 20 milioni in forza di un decreto dato nel 1814 da Napoleone; se-

guitarono i lavori, e fin d'allora fu preveduta la spesa di altri 20 milioni.

Dimodochè le scogliere di Cherbourg avevano costato fino al 1820 50 milioni; in quell'anno si prevedevano necessari altri 20 milioni; e forse se ne spesero 25. Ammetto che si fecero anche opere di fortificazione, ma resteranno sempre 45 o 50 milioni spesi in scogliere.

Tutti sanno la differenza enorme che passa dal mare della Manica a Cherbourg, dove vi sono marea di 20 piedi di altezza, al mare di Genova, che è certamente burrascoso, ma le cui burrasche non si possono paragonare con quelle della Manica. Gli Inglesi, per riparare alle burrasche della Manica, poco tempo dopo che i Francesi si erano accinti a continuare la grand'opera di Cherbourg, allettati dal sistema dei cassoni che non aveva ancora fatto quella cattiva esperienza che fece dopo, divisarono anch'essi di fare con scogliere, come fecero in effetto, i lavori dell'enorme diga di Plymouth, che serve, per così dire, a coprire una baia e formare un porto.

È noto che alcuni anni dopo, parmi nel 1812, si ebbe una di quelle tali burrasche straordinarie che fecero danni enormi a queste opere, che erano pure vicinissime al suo compimento; malgrado questo, gl'Inglesi continuarono i lavori, e sempre si attennero al sistema delle gettate.

Quello poi che l'onorevole Pareto ha detto, facendomi onore che io non merito, dei lavori fatti a Venezia, io gli faccio osservare che quei ciottoli che gli ho mostrato appunto quando facemmo quella passeggiata insieme, sono ciottoli tratti da grandi masse, sono ciottoli derivanti dall'antico sistema che aveva la repubblica veneta, prima che venissero suggeriti i murazzi, di difendere le sponde con recinti di legname, i quali erano riempiti con masse di poco volume; queste masse di poco volume, sfasciato il contorno sotto i colpi di mare, si disperdono, ed essendo piccolissime sono rotolate su e giù della spiaggia come i ciottoli.

Del resto, i murazzi fatti con grande solidità in pietra da taglio con un cemento di pozzolana come si difendono?

Non reggono punto, rompono facilmente, tuttavolta che non sono difesi dalle scogliere; ed uno dei lavori di cui egli mi fa onore che, dico, non merito, è appunto l'insistenza che ho adoperato per proteggere i murazzi colle scogliere, i quali murazzi, dopo che furono protetti in tal modo, non hanno più sofferto danni gravi.

Io credo adunque, per mia particolare opinione, e perchè è questa rafforzata dalla conforme opinione della Commissione speciale, che questo sia il più conveniente sistema in qualunque sito, a meno che vi siano alcune circostanze eccezionali che consiglino i cassoni, e queste circostanze consistono specialmente nel non avere sassi di sufficiente volume. Ma io domando se vi è mai un porto in cui l'opportunità del lavoro a scogliere possa essere convenientemente applicato, se vi è mai porto in cui si possa far meglio che a Genova.

Genova ha una opportunità tutta affatto speciale, ed è di avere una magnifica, una potentissima cava proprio nel lembo del porto.

Che poi il Governo pensi seriamente a far sollecitare i lavori profittando di questa cava per valersene alla opportunità, potrà il preopinante averne la prova e dalle domande fatte nel bilancio dello scorso esercizio per avere i fondi necessari all'apertura di una nuova porta di comunicazione fra la cava e lo scalo, perchè appunto a me parve che l'importanza del suo accesso attuale fosse insufficiente, e dalla somma domandata in quest'anno per stabilirne una vasta fra

gli scali delle due cave attigue per depositarvi i massi di scogliere successivamente occorrenti all'opera del molo. Non credo che vi sia verun porto in Europa che abbia tanta opportunità di lavori, con questo sistema, come quello di Genova. Il deputato Pareto sa meglio di me di qual volume si possono cavare le pietre. Se ne cavano di 20 e di 28 metri e di maggiori dimensioni. Non so quindi perchè convenga far pietre artificiali.

Tornando a ciò che egli disse sulle opere che feci eseguire al porto di Malamocco, dirò che ebbi anche gli stessi contrasti, si asserì che il molo essendo spinto così avanti in mare l'ultima parte di esso sarebbe stata soggetta a tali impeti delle burrasche che non avrebbe resistito; nulladimeno io tenni saldo nel mio sistema, perchè coll'altro si sarebbe causata una spesa così grave che non poteva lusingarmi fosse adottato. Il molo si è fatto, ha 2200 metri circa di lunghezza; le scarpe si sono alquanto, ma non molto, distese, ed il molo esiste perfettamente.

Per tutte queste circostanze io assicuro l'onorevole Pareto che l'opinione del Governo è stata sodamente maturata ed è conforme al parere degli uomini più competenti consultati a Genova.

Riassumendomi, mi limito a dire che il progetto sarà presentato dal ministro delle finanze; l'esperienza poi ci dimostrerà successivamente la convenienza o la necessità di prolungare l'opera ulteriormente; basti per ora che i lavori che si intraprenderanno siano tali da non impedire che l'opera si possa estendere maggiormente.

Quanto al selciato della strada alla lanterna, ripeterò quello che ho detto altre volte, che io non posso credere che sia sensibile nel porto l'alzamento del suo fondo cagionato dall'addizione del fango della strada, poichè il fango si porta via, ed il poco che ne rimane, quando anche venga travolto nel mare, può alzare il fondo non già di una certa quantità di centimetri, ma di millimetri soltanto. Vi sono condotti che chiamansi gabbioi (che erano stati abbandonati da lunghissimo tempo e che si sono dovuti espurgare), da cui si sfogano materie che possono colmare il porto; ma, nelle condizioni di Genova, questo inconveniente è assolutamente inevitabile, indi la necessità, che manifestasi in tutti i porti mantenuti artificialmente, di una riparazione continua, la quale in fine de' conti non torna poi tanto grave.

La spesa del selciato non sarebbe opportuna nello stato attuale delle cose, stantechè per l'apertura della ferrovia verrà a diminuirsi di molto il grande consumo di ghiaia che si è fatto finora per questa strada. Non dubito che il suolo di questa strada si potrà tenere in avvenire praticabile con molto maggiore facilità.

ISOLA. Signori, io aveva già divisato di dire qualche parola sul prolungamento del molo di Genova, allorchè ne fui prevenuto dall'onorevole deputato Pareto. Aggiungerò quindi qualche osservazione, soltanto in appoggio di quanto dal medesimo si è esposto, relativamente a quest'interessante soggetto.

Intesi gli schiarimenti dati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici sui vari modi e sulle idee che si hanno per la esecuzione di quest'opera, non entrerò però nel merito di questi vari metodi circa l'estensione del prolungamento di questo molo, nè circa al sistema che si dovrà per tal uopo seguire, vale a dire se si dovrà effettuare per casse, o per mezzo di gettate e di scogliere, o con altro modo qualunque, nè circa ai ritrovati e suggerimenti dell'ingegnere Randell per combinare la maggiore sicurezza del porto colla minore spesa; tutto questo appartiene alla parte tecnica che io non

conosco, e di cui perciò non posso assolutamente parlare; d'altronde sarebbe un soggetto preposterò e fuori di proposito. Dirò soltanto che, da quanto testè disse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, parmi che il progetto di prolungamento di quel molo possa andare unito e combinato con quelli di altre opere.

Qualunque sia l'utilità di queste altre opere, mi spiacebbe moltissimo di vedere quella del prolungamento del molo andare collegata e dipendente dalle medesime.

È verissimo e convengo che qualunque opera si faccia nell'interno del porto, sia di *dock* sia d'altra natura, e che potrà facilitare l'approdo e lo sbarco delle merci, non avrà e non raggiungerà mai quel grado di utilità che deve avere, finchè non sia fatto il prolungamento del molo; ma sostengo che questo prolungamento, per se stesso, presenterà tali e tanti vantaggi, ed è di tale importanza che non sarebbe conveniente il renderlo dipendente dall'esecuzione di altre opere, di altri progetti. Queste altre opere, questi altri progetti possono presentare delle difficoltà, dei ritardi, delle eventualità che ne prolunghino oltremodo l'attuazione ed il compimento; l'opera invece del prolungamento del molo è opera semplice ed unica, non ha bisogno che della volontà energica della nazione. Qui non ci entra che il puro interesse pubblico, senza nessun riguardo all'interesse ed alla speculazione privata.

D'altronde noi potremmo stare senza qualche altra opera interna nel porto, ma assolutamente noi non possiamo stare senza il prolungamento del molo. Io sono di fermo parere, che da quest'opera dipende l'averne i vantaggi che si devono, e con ragione si possono sperare dagli immensi sacrifici che lo Stato ha fatto, e che ancora dovrà fare per prepararsi quelle linee di strade ferrate che debbono unire tutto il centro ed il settentrione dell'Europa a noi e portarci, sotto questo rapporto, la primazia del commercio. Io sono di sentimento e credo che, senza il prolungamento del molo, noi non potremo trarre profitto della prossima rivoluzione commerciale che è imminente e che ben presto si farà sentire in tutta l'Europa; sono di fermo sentimento che non potremo mai trovare un modo di ristabilire l'equilibrio delle nostre finanze, se non attivando questo mezzo, il quale unicamente ci deve assicurare la supremazia del commercio.

Il porto di Genova, allo stato in cui si trova, non può assolutamente supplire ai bisogni del sempre crescente commercio. Se noi lo vogliamo veder fiorire, dobbiamo procurare che le nazioni apportino un tributo sempre più progrediente al porto di Genova nelle loro relazioni commerciali con noi. Ma queste nazioni non possono avere alcuna sicurezza allo stato attuale del porto.

Il porto di Genova, prolungato a quel punto che sarà giudicato conveniente, diventa da sè stesso un *dock* naturale, sarà il *dock*, si può dire, di tutte le nazioni; perchè, ridotto al punto da rendere tranquillo quell'immenso bacino, da preservarlo dal furore delle onde, da un'estremità all'altra dei due moli in tutta l'immensa periferia di quel porto, dappertutto si potranno avere comode calate per imbarcare le merci, e la città di Genova presenterà i vari elementi di un emporio commerciale.

Noi abbiamo preparate le cose in modo che la linea della strada ferrata da Genova a Torino vada ben tosto ai piedi delle Alpi, che sorpassi in Savoia, che dalla Savoia si stenda in due rami in Francia e nella Svizzera occidentale, con metteri quasi in contatto colla Francia, col Belgio, coll'Olanda e colla sponda sinistra del Reno.

Noi portiamo al lago Maggiore la nostra strada da Alessan-

dria a Novara, e, spendendo i nostri danari anche in terra straniera, procuriamo di averne la continuazione sino al lago di Costanza. Così ci procuriamo il contatto ed i rapporti commerciali con tutto il centro della Germania, con tutti gli scali commerciali del Reno, dell'Weser, dell'Oder, dell'Elba, perfino della Vistola, della Dwina; perchè anche Stralsund, Danzica e Riga avranno ben presto le loro comunicazioni nel centro della Germania. Noi colla ferrovia che progettiamo per i Ducati ci apriamo una comunicazione colla strada centrale di Italia, e per questo mezzo colle altre orientali d'Europa: e tutte queste linee, sotto il rapporto commerciale, dove si vanno a riunire?

Vengono tutte, per una convergenza naturale, a formare capo nel bacino di Genova, e di là si mettono in coincidenza con tutte le linee marittime sia del levante, come del mezzogiorno dell'Africa, come dell'America.

Ma se questo punto, se questo anello, in cui devono riunirsi i movimenti delle merci che dal mare vanno in Europa, e quelle che vanno pel mare dall'Europa non ha una stazione sicura, come possiamo noi sperare che si mantengano i vantaggi di questa posizione?

Io desidererei che alla convinzione di ragionamento mentale dell'importanza di quest'opera si unisse il calore del sentimento prodotto dall'intima convinzione, non solo della importanza, ma anche dell'urgenza.

Noi abbiamo la prospettiva di una guerra che va a scuotere dai cardini, si può dire, l'universo intero...

PRESIDENTE. Osservo all'oratore che si allontana alquanto dalla questione.

ISOLA. Non mi pare... È da sperarsi che questa lotta di giganti finisca presto, perchè essa deve produrre una rivoluzione commerciale verso il Mediterraneo e così verso Genova un movimento immenso di affari commerciali coll'Oriente.

Ora se noi prepariamo a quest'Oriente che si muoverà una volta, se noi prepariamo una comoda stazione, un immenso dock che dia la sicurezza a tutti gli approdi, ecco che noi raggiungiamo quella felice supremazia di commercio a cui dobbiamo ambire, supremazia che ci verrà certamente contrastata dalle altre nazioni, perchè tutte hanno diritto di cercare il loro meglio, ma che noi avremo purchè il più presto possibile noi possiamo portare a compimento quest'opera. Ma quest'opera, signori, richiede grandi preparativi per poter essere messa in attuazione.

Il signor ministro dei lavori pubblici disse benissimo che Genova ha la felice combinazione di avere una cava di pietre, per così dire, a lato dell'opera stessa, colla quale si potrà supplire a tutto; in una parola, se si può dire questo, noi dobbiamo gettare nel mare la roccia di San Benigno, e con questa immensa provvista di materiale, noi faremo quell'ampia e grandiosa scogliera, la quale renderà il porto di Genova il primo porto non solo del Mediterraneo, ma si potrebbe dire del mondo intero.

L'importante adunque si è che, siccome per preparare questa immensa quantità di materiali è necessario un lungo lavoro, si deve eccitare il signor ministro dei lavori pubblici ad occuparsi colla maggior alacrità, onde al più presto possibile sia presentato questo progetto, il quale possa compiere i destini commerciali non solo di Genova, giacchè l'interesse locale è qui assorbito dal generale, ma dello Stato intero.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io non seguirò l'onorevole preopinante nella sua dissertazione, a parer mio, intempestiva sull'importanza del porto di Genova, perchè da tutti riconosciuta; dirò soltanto che egli non ha bene compreso il senso delle mie parole.

Io non ho punto detto che il Governo voglia far dipendere la prolungazione del molo da un'altra opera, cioè da quella del dock; ho detto che il progetto del dock era combinato in modo che poteva rendere necessario un minore prolungamento; che ad ogni modo se si mostrasse insufficiente quel prolungamento, si poteva proseguire, perchè non era opera di natura tale che l'eseguirne una parte ne impedisse il proseguimento.

Quanto all'unire i progetti non ho punto detto che fosse intenzione del Governo di far dipendere il prolungamento del molo dalla costruzione del dock; il dock si potrà o non si potrà fare; il prolungamento del molo si farà certamente. Ho detto che il prolungamento del molo verrà proposto alla Camera associato non al progetto del dock, ma al progetto della vendita del lazzeretto della Foce, e che il ministro delle finanze presenterà questo progetto indipendentemente da quello del dock.

ISOLA. Sono soddisfatto di quanto disse il signor ministro dei lavori pubblici circa al non essere il progetto del molo dipendente dal progetto del dock; ma mi dava una giusta ragione di sospetto la dichiarazione che dal progetto del dock doveva dipendere se questo prolungamento avesse maggiore o minore dimensione; questo, dico, mi faceva sospettare che si dovesse credere coll'altro progetto intrinsecamente legato, e fors'anche dipendente.

PRESIDENTE. Se niuno domanda la parola, do lettura di questa categoria.

DEPRETIS. Domando la parola.

Io non voglio entrare nella discussione che finora si fece sulla qualità, utilità ed estensione delle spese stanziare in questa categoria, o, dirò meglio, sopra l'importanza di opere che non sono per ora comprese in questa categoria. Voglio solo far osservare alla Camera come si applichi anche a questa categoria la determinazione stata presa riguardo alla categoria 7. Mi pare che i ragionamenti stati fatti a proposito delle categorie, le quali erano distinte e separate nei bilanci precedenti, e furono quest'anno nella categoria 7 agglomerate, sono applicabili anche a questa categoria 14. Difatti, anche in questa si comprendono spese che nei bilanci degli anni precedenti si ripartivano in diverse categorie.

Non mi diffonderò a provare la natura piuttosto straordinaria che ordinaria di queste spese, perchè la parola stessa di *miglioramenti* e la qualità di opere affatto nuove dimostrano per sè evidentemente che, se non tutte, certo parecchie di queste spese sarebbero state meglio comprese fra le straordinarie.

Credo dunque che la Camera vorrà prendere intorno a questa categoria una determinazione analoga a quella che ha preso sulla settima. Per le spese relative al miglioramento dei porti vi sarebbe anzi una più forte ragione; poichè, se può sperarsi possibile la riduzione delle spese di miglioramento delle strade reali, adottandosi e mettendosi in pratica quanto disse il Ministero circa le strade che corrono parallele alla ferrovia dello Stato, rispetto al miglioramento dei porti, dobbiamo ragionevolmente attenderci ad un sistema opposto, imperocchè, sviluppandosi l'industria ed il commercio, noi dovremo indubitatamente nei bilanci avvenire stanziare delle somme assai maggiori per migliorare i porti dello Stato. Infatti noi vediamo che nel bilancio dell'anno scorso non avevamo stanziata somma veruna per migliorare la condizione del porto di Savona, ed in quest'anno vediamo iscritta una somma ragguardevole.

Io credo quindi che la Camera non farà altro che essere conseguente ad una deliberazione già presa, adottando per

questa categoria lo stesso provvedimento che si è già adottato per la settima relativa alle strade reali.

Io propongo dunque alla Camera ed al Ministero di dividere questa categoria nel modo in cui era ripartita negli anni precedenti, cioè in altrettante categorie quanti sono i porti ai quali le spese stanziate si riferiscono.

PRESIDENTE. Osservo che il signor ministro dei lavori pubblici, coerentemente alle deliberazioni già prese dalla Camera sulla categoria settima, ha suddivisa questa categoria nella seguente conformità :

14 A. Porto di Genova	L.	97,700	»
14 B. Porto di Savona	»	19,276	94
14 C. Porto di Nizza	»	19,070	»
14 D. Porto di San Giovanni nel golfo di Santo Ospizio	»	5,000	»
14 E. Porto di Terranova	»	5,000	»
14 F. Porto di Cala Gavetta all'Isola della Maddalena (questa categoria non figurava nel bilancio 1853)	»	6,027	50
14 G. Faro di Capo Testa (questa categoria non figurava nel bilancio 1853). »	»	500	»
Totale		L.	<u>150,574 44</u>

secondo la proposta del Ministero e della Commissione.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà accettata la categoria 14 colla suddivisione di cui ho dato lettura alla Camera.

(La Camera approva.)

La categoria 15 è stata sospesa.

Sulla categoria 16 non occorre deliberazione perchè non vi si assegna spesa alcuna.

Passiamo alla categoria 17, *Sussidi ai porti di terza categoria*, accettata dalla Commissione nella somma di lire 5000.

(La Camera approva.)

Fino alla categoria 21 si è già votato nella precedente seduta.

Categoria 22. *Materiale degli uffici delle stazioni*, proposta dal Ministero ed accettata dalla Commissione nella somma di lire 70,000.

(È adottata.)

(Sono parimente adottate senza discussione le seguenti :)

Categoria 23. *Casuali*, proposta dal Ministero nella somma di lire 40,000, e ridotta dalla Commissione a sole lire 25,000.

Categoria 25. *Locomozione (materiale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 884,250.

Categoria 26. *Manutenzione del materiale mobile (personale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 516,020.

Categoria 27. *Manutenzione del materiale mobile (materiale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 235,000.

Categoria 28. *Percezione (personale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 109,500.

Categoria 29. *Percezione (materiale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 50,000.

Categoria 30. *Trasporti*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 181,560.

Categoria 30-bis. Proposta dal Ministero e dalla Commissione pel pagamento del 50 per cento sul prodotto delle strade di Pinerolo e di Vigevano e portata in lire 181,250.

Categoria 31. *Telegrafo elettrico (personale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 85,550.

Categoria 32. *Telegrafo elettrico (materiale)*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 55,100.

Categoria 33. *Assegnamento al commissario governativo per la sorveglianza della strada da Torino a Cuneo*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 2000.

Categoria 34. *Maggiori assegnamenti*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 1,400.

Categoria 35. *Ponte sulla Stura presso Cuneo*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 44,758 52.

Categoria 35 bis. *Ponte sul Po a Carignano*, proposta in aggiunta dal Ministero nella somma di lire 52,000.

TORBELLI, relatore. La Commissione non ha deliberato ancora riguardo a questa nuova categoria; ha fatto domanda delle carte alla medesima relative, e queste vennero trasmesse direttamente dal Ministero dei lavori pubblici a quello delle finanze; ma queste non ci sono ancora pervenute; il loro esame è una vera formalità, ma è pur d'uopo che abbia luogo; quindi sarebbe necessario sospendere l'approvazione di questa categoria.

PRESIDENTE. La deliberazione relativa a questa categoria s'intenderà sospesa e si passerà alla categoria susseguente.

Categoria 36. *Ponte sul torrente Petronia*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 50,000.

(È approvata.)

Categoria 37. *Strade reali in Sardegna*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 1,000,000.

(È approvata.)

Categoria 38. *Galleria per lo sbocco del Gélon*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 51,740 57.

(È approvata.)

Categoria 39. *Sussidi alle strade provinciali di Nizza*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 200,000.

(È approvata.)

Categoria 40. *Escavazione dei porti di prima categoria*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 272,000.

(È approvata.)

Categoria 41. *Nuovo faro all'Isola dei Cavoli*, questa categoria era stata proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 66,451; ora poi viene proposta alla medesima un aumento di lire 52,017, cosicchè questa categoria ammonterebbe ora a lire 118,468.

TORBELLI, relatore. La Commissione ha accettato la differenza dacchè parte da una legge fatta dalla Camera; tuttavia, invece di agglomerare le due cifre assieme come ha proposto il Ministero, la Commissione preferisce che sia mantenuta la distinzione da essa fatta nelle due categorie.

PRESIDENTE. Allora si farà un'altra categoria, che sarà 41 bis.

Pongo dunque ai voti la categoria 41 in lire 66,451.

(È approvata.)

Categoria 41 bis. *Torre pel nuovo faro*, in lire 52,017.

(È approvata.)

Categoria 42. *Nuovo faro all'Isola dell'Asinara* (apparecchio). Il Ministero e la Commissione propongono lire 59,591.

Su questa categoria venne poi dal Ministero proposto un aumento di lire 62,051 75.

TORBELLI, relatore. Qui accade pure di osservare quello che ho notato sull'altra categoria, cioè che resti divisa in due, con che la seconda sia intitolata 42 bis.

PRESIDENTE. Dunque metto prima ai voti la categoria 42 nella somma di lire 59,591.

(È adottata.)

Categoria 42 bis. *Torre pel nuovo faro*, proposta nella somma di lire 62,051 75.

(È adottata.)

Categoria 43. *Nuovo faro al capo Mele.* Il Ministero e la Commissione propongono la somma di lire 58,391.

(È adottata.)

Categoria 44. *Personale del Genio civile.* Il Ministero propone la somma di lire 130,000. La Commissione propone che venga ridotta a 100,000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor ministro ha facoltà di parlare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io prego istantemente la Camera a non diminuire la somma posta in questa categoria, assicurandola essere mia precisa intenzione di fare tutte quante le economie che saranno possibili sulla medesima. Mi pare grave torto a quel personale d'ingegneri, che ha servito finora con tanto zelo e capacità, adottare, senza maturo esame sulla possibilità o non di farla, una diminuzione di 30 mila lire; giacchè la Camera deve considerare che questi impiegati non potrebbero essere licenziati e privati del loro stipendio portato nel bilancio se non dall'epoca in cui il medesimo sarà approvato; ma allora saranno trascorsi cinque mesi, e la riduzione ad ogni modo non dovrebbe riportarsi che agli altri sette. Io, lo ripeto, cerco ogni mezzo per diminuire ordinatamente e successivamente questa spesa; e se ne può avere una prova evidente solo che si guardino le cifre state portate per questa stessa categoria negli anni scorsi: nel 1850 erano stanziati 197 mila lire, nel 1851 168 mila, nel 1853 155 mila, ed io propongo in quest'anno di ridurla di altre 25 mila lire.

La progressiva diminuzione di questo personale io vorrei che accadesse nel modo in cui ebbe luogo finora. Moltissimi ingegneri che appartenevano al corpo del Genio civile, e che avevano percorsa una lunga carriera, furono impiegati nelle strade ferrate; ed ora, perchè queste sono per compiersi, licenziarli a malgrado abbiano servito, come dissi, distintamente e zelantemente per tanti anni, mi sembra atto meno che giusto. Che cosa si fa dal Ministero per diminuire il numero di questi funzionari? Si cerca di collocarne in tutti gli impieghi che vanno facendosi vacanti, in tutte le amministrazioni dipendenti od aventi relazione col Genio civile. Così un ingegnere stato addetto alla sorveglianza dei lavori delle strade ferrate nella sezione di Novi, per essersi fatta una vacanza, l'ho impiegato nella stessa città di Novi; a Thonon ho destinato parimente un altro ingegnere che serviva nelle strade ferrate; lo stesso feci per l'ingegnere in capo in Alessandria; così ho chiamato a Torino l'ingegnere capo direttore dei lavori del tronco da Alessandria al Po.

Per tacere di altri esempi moltissimi, sette ingegneri aiutanti sono già passati dal servizio delle strade ferrate a quello ordinario, ne passeranno altri in quest'anno, e ripeto essere talmente mio desiderio di impiegarli, perchè soggetti tutti di capacità distinta, che tengo indietro le promozioni nel corpo del Genio appunto per poter collocare quelli che hanno compiuto il loro servizio nelle strade ferrate. Ma la Camera vedrà facilmente che pessimo senso farebbe su questo personale il vedersi tutto ad un tratto posto (mi sia permessa l'espressione) sul *pavé*; conseguenza questa inevitabile della sottrazione che si vorrebbe fare della somma di lire 30 mila da questa categoria.

Io rinnovo quindi la preghiera alla Camera perchè, in vista delle esposte considerazioni, non voglia diminuire la somma demandata, accordando un attestato di confidenza al ministro che sia per dare una pronta destinazione a questi ingegneri, trovando modo d'impiegarli gradatamente nel corpo del Genio civile.

MELLIANA. Se si trattasse di un dovere per parte della nazione di dare impiego continuativo a quegli uomini che essa domanda ad impieghi straordinari, avrebbe ragione il signor ministro dei lavori pubblici di voler continuare a ritenere questo personale fino a che sieno altrimenti provvisti di altro impiego quelli che cessano dall'impiego per la cessazione dei lavori. Ma qui vi ha una questione di principio. E sull'esordire debbo dichiarare che fra gli impiegati compresi in questa categoria conto degli amici intrinseci, e ciò nullameno, siccome si tratta di una questione di principio, credo mio debito di oppormi alla domanda del Ministero. È fin dall'anno scorso che ho sostenuta la tesi che quando lo Stato fa un lavoro straordinario e domanda l'opera straordinaria di individui, non ne nasce la conseguenza che lo Stato debba provvedere a questi individui in perpetuo.

Se lo Stato concederà al signor ministro delle finanze di fare un nuovo catasto, tutti vedono quanti impiegati si dovranno ricercare, ma non ne dovrà da ciò conseguire che questi impiegati debbano rimanere, anche dopo compito il catasto, in perpetuo allo stipendio dello Stato.

Così, se lo Stato ha potuto pel tempo trascorso fare una strada gigantesca, non può continuare tutti gli anni a spendere 30 o 40 milioni nelle opere pubbliche. Dovevano sapere questi individui, ed io fin dall'anno scorso, e se non erro anche due anni or sono, ho detto che era principio di lealtà e di franchezza il non lusingare tali impiegati che il loro impiego fosse definitivo. Infatti il signor ministro vuole far entrare questi individui così distinti, come accenna, e come io credo che sono, nelle altre carriere, vuol dire che ferma la carriera a tutti gli altri che già si trovano in quella; e così facciamo un'ingiustizia. Inoltre ammettiamo un principio che può produrre oneri gravissimi col tempo allo Stato, e facciamo, io dico, il male di questi medesimi individui. Se essi fossero stati in tempo diffidati, avrebbero trovato impiego altrove, o nei grandi lavori stradali intrapresi dalle provincie, o presso le società; ma certo se il signor ministro li affidò che loro avrebbe dato qualche impiego governativo, non fa meraviglia che, per quanto si sia pubblicato e dai municipi e dalle società per avere distinti uomini che loro prestassero l'opera loro, essi non si presentarono, perchè gli impieghi governativi sono sempre più ambiti, siccome quelli che provvedono alla vecchiaia e ad un avvenire forse migliore.

Ma, dico, non è qui questione di poche migliaia di lire, è una questione di principio che può avere grandi conseguenze, quale è quella di stabilire la massima che quando lo Stato richiede il servizio di qualche individuo per un'opera straordinaria debba continuare a mantenerlo sebbene questa sia compiuta. Anche le società ricorrono all'uffizio di questi individui, ma a nessuno venne mai in capo di dire che terminata l'opera debba continuare il loro impiego.

Il Governo, quando intraprende qualche lavoro, è nella medesima condizione degli altri individui che richiedono l'opera altrui. Il Governo, quando dà impiego a vita, stante le garanzie che offre, dà stipendi molto tenui: quando cerca personale per opere straordinarie, deve pagarlo quanto vale.

Io quindi insisto perchè la Camera voglia accettare questa piccola riduzione, la quale servirà di monitorio al signor ministro perchè applichi una volta il principio che quando lo Stato ha bisogno dell'opera di un individuo lo cerca dove è; quando cessa questo bisogno, è diffidato che egli rimane in libertà, e può andarsi a procacciare altrove lavoro: e non è certamente nel nostro paese, con tanto sviluppo di strade e di industrie, che mancherà lavoro oggidì a distinti ingegneri.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole deputato Mellana parte dal supposto che sia intenzione del Governo di perpetuare, come egli dice, questo stanziamento; io ho già detto testè, e lo ripeto, tale assegno di fondi si andrà gradatamente scemando nel più breve termine che sarà possibile, e di ciò ho dato le prove citando le riduzioni da me fatte su questa categoria nei bilanci degli anni scorsi. Aggiungo poi che egli parte dall'erroneo principio che si tratti di ingegneri stati tutti indistintamente applicati ad un lavoro straordinario, i quali perciò debbano essere dimessi al compiersi di tale lavoro. Io gli farò osservare che quando si decretarono le linee di strade ferrate da farsi a carico dello Stato, e si incominciarono i lavori, gli ingegneri che vennero applicati alla direzione e sorveglianza dei medesimi, se non tutti, per una grandissima parte certamente appartenevano al corpo del Genio civile. Ora io domando se sarebbe giusto il dir loro: voi siete stati preposti ai lavori delle strade ferrate; questi lavori essendo pressochè compiuti, il Governo non ha più bisogno di voi, e quindi vi manda a spasso, perchè avete prestato i vostri servizi a lavori straordinari.

Osservo poi che non regge assolutamente l'esempio invocato della formazione del catasto, giacchè questa è un'opera assolutamente straordinaria, a cui certo il ministro delle finanze non applicherà un personale scelto nel corpo degli ingegneri che sono già impiegati stabilmente per non creare una nuova categoria di funzionari che diverrebbe inutile terminata l'operazione del censo; egli prenderà individui che non hanno impiego pubblico, ma conosciuti per abilità e capacità necessaria a rilevare delle mappe e fare gli altri occorrenti lavori.

Ad ogni modo è mio fermo intendimento di fare tutta l'economia possibile sulla somma di questa categoria, applicando anche taluni di questi ingegneri ad altri rami di servizio, come, per esempio, feci testè di uno dei più distinti che impiegai nelle miniere, per essere rimasto vacante un posto in questa amministrazione, a cui d'altronde apparteneva già il medesimo prima che entrasse al servizio delle strade ferrate dello Stato.

Mi si dice che questi ingegneri si possono impiegare presso le società private concessionarie di strade ferrate; questo non lo nego, che anzi succede non di rado che taluni dei nostri più capaci, e soprattutto dei più pratici ingegneri, sortono dal corpo del Genio civile per passare al servizio delle società, e migliorare così d'assai la loro posizione, poichè le società private possono offrire, come offrono difatti, collocamenti immensamente più vantaggiosi, e queste sono seduzioni troppo possenti per non allettare molti fra i più distinti nostri ingegneri.

Nè questa parmi sia valida ragione per diminuire maggiormente questa somma destinata al loro soldo. Del resto, quando taluno cerca di uscire dal corpo degli ingegneri del Governo, io non vi frappongo il menomo ostacolo, riconoscendo essere anche questo uno dei mezzi di vedere scemato il numero degli individui da impiegare; ma io vorrei che queste diminuzioni succedessero naturalmente e non si provocasse ad un tratto con una sottrazione del fondo stanziato per lo stipendio di questo personale, senza sapere nemmeno, per così dire, in qual proporzione si venga a colpirlo con questa violenta misura.

Si noti, signori, che una diminuzione di 30,000 lire per sette mesi fa una diminuzione di cinquanta e più mila lire per tutto l'anno, motivo per cui bisognerebbe che mi determinassi a licenziare immediatamente tutto il personale le cui

competenze assorbono questo fondo, ed io lo confesso non mi sentirei forza di farlo.

PRESIDENTE. Il deputato Torelli ha facoltà di parlare.

TORELLI, relatore. Io cederei la parola al deputato Valerio, se parla contro la proposta del Ministero.

VALERIO. Io udirei prima con molto piacere le ragioni dell'onorevole Torelli, il quale parla in favore del Ministero, a fine di rispondere a lui ed al signor ministro.

TORELLI, relatore. La categoria era stata esaminata nella Sotto-Commissione, alla quale fu più specialmente deferito l'esame di questo bilancio. Essa aveva creduto di ammettere la cifra proposta dal Ministero. Nella Commissione generale, essendosi di nuovo discusso su questo punto, la maggioranza credette di levare ancora 30,000 lire, oltre alle 25,000 che aveva tolte il Ministero. In quella questione io rimasi nella minoranza. Io penso che siavi un equivoco nel dire che questi impiegati furono assunti in modo speciale ed unico per una opera straordinaria, quasichè siano stati richiesti tutti all'infuori del corpo del Genio civile. Ciò non avvenne. Dicesi: *che si licenzino almeno quelli che furono assunti in modo straordinario.*

Io osservo che gli ingegneri, i quali fecero una pratica sopra una strada così difficile, che forma la meraviglia di quanti la vedono, hanno fatto una scuola così preziosa, che invece di affrettarsi a licenziarli conviene di ritenerli.

Se v'ha una carriera nella quale il soldo è comparativamente la minore spesa paragonata coi risultati che può dare, se l'impiegato è più o meno buono, quella si è del Genio civile, perchè un buon ingegnere con un progetto ben ideato vi guadagna il suo soldo spesso le molte volte, laddove un mediocre vi può far costare ben caro il soldo che riceve. L'esperienza che ebbero gli ingegneri su quella linea è pur essa di gran valore, e perchè vorremo perderla?

Stando poi al fatto che molti di essi avevanò già una carriera e vennero tolti dal Genio civile, competerebbe loro una pensione a norma dei regolamenti; ora, anzichè essere costretti a corrispondere loro una pensione, non è egli meglio, mentre sono vegeti e robusti, valersi del servizio che ci possono prestare? Mi si dice a questo proposito che non esiste, strettamente parlando, una legge; ma parmi che sarebbe singolarmente ingiusto il trattare diversamente dagli altri impiegati gli impiegati delle strade ferrate che pure si sono tanto distinti. Non si tratta poi che di una somma di 30,000 lire, che forse l'anno venturo non si riprodurrà più o solo in parte, perchè in un modo o nell'altro alcuni saranno collocati. Per questo dunque non conviene che ci priviamo dei servizi d'uomini distintissimi; il paese è in continuo incremento per lavori, la sospensione attuale è conseguenza di cause passeggerie; ci sarà d'uopo fra non molto dell'opera di uomini dell'arte e, se noi, cedendo ad esigenze del momento, ci priveremo di uomini educati a tale scuola, ci potrebbe accadere di dovere poi prendere altri meno esercitati, e così pagare forse ben cara l'economia che si pretende di fare. Per questo, non come relatore, perchè parlo contro la Commissione, ma come deputato, prego la Camera a mantenere la cifra nelle proposte lire 130,000.

VALERIO. Io invece appartengo alla maggioranza della Commissione del bilancio, ed ho sostenuto nel seno della medesima la sottrazione che cade oggi in discussione. Io credo che quello che ha fatto la Commissione generale del bilancio vorrà farlo la Camera, perchè ciò fu dettato ad un tempo da un principio di giustizia e da un principio di quella economia che vi è imposta dalle circostanze in cui siamo.

Comincerò dal rispondere alcune parole all'onorevole si-

gnor relatore. L'onorevole relatore ed anche il signor ministro hanno negato che questi ingegneri, che questi impiegati fossero stati chiamati ad un lavoro straordinario. Io non posso comprendere come si possa porre in forse questo fatto. Egli è impossibile che quando s'intraprendeva quella linea di strada ferrata di tanta mole, era impossibile, dico, che gli ingegneri, quelli che venivano applicati e coloro che li applicavano non sapessero che formavano un corpo di impiegati straordinari addetti ad un'opera straordinaria anch'essa; tutti sapevano e dovevano sapere che, terminata quella linea, il Governo non poteva continuare in lavori così colossali, e che quindi necessariamente non si poteva tenere al suo soldo un così sterminato numero di persone. Mi si dice: alcuni sono stati tolti dal corpo del Genio civile, ma dunque sono alcuni soltanto, ed ecco che noi non veniamo a chiedere la cancellazione dell'intera somma, ma ci limitiamo a voler la cancellazione solo d'una parte minima della medesima. Del resto che cosa emerge da quest'affermazione? Emerge una nuova evidente prova del come tutte le nostre varie aziende fossero e siano sovrabbondanti d'impiegati, poichè se il Genio civile poteva somministrare per la costruzione delle strade ferrate un numero grande d'ingegneri, ciò prova che il corpo del Genio civile soprabbondava d'impiegati, ch'egli ne aveva al di là del proprio bisogno. Ebbene, quelli che appartenevano al corpo del Genio civile o si mantengono, applicandoli ad altre parti del servizio pubblico, oppure si dia loro la pensione, secondo i regolamenti, se pure vi hanno diritto; ma a tutti quelli che ebbero il brevetto indicato dal signor ministro per la costruzione della strada ferrata, siccome questa formola portava implicitamente che erano chiamati ad un impiego straordinario per lavori straordinari, a tutti questi non è dovuta dallo Stato una posizione fissa e duratura.

Io poi trovo una singolare contraddizione in quanto affermava l'onorevole relatore della Commissione. Egli diceva: questi sono impiegati buoni, se il Governo se li allontana, non potrà più por mano ad eseguire grandiosi lavori. Ma egli, con questo, dà una patente di incapacità agli antichi ufficiali del Genio civile, quasi che, perchè non hanno lavorato alla strada ferrata dello Stato, non avessero imparato niente, e fossero inabili al servizio. Ora io prego l'onorevole signor relatore a dare un colpo d'occhio ai lavori, sia che essi appartengano all'arte dell'ingegnere od a quella dell'idraulico, i quali furono fatti nel nostro Stato anche prima che si cominciasse la costruzione della strada ferrata, e si persuaderà facilmente che il corpo degli ingegneri educati dall'Università di Torino fu sempre un corpo distintissimo e tale da eguagliare gli ingegneri delle migliori Università di Europa; che anzi talvolta vennero richiesti dai Governi esteri, fin dalle lontane Americhe, degli ingegneri nel Piemonte, e non in Francia, non in Inghilterra, e che quindi è a ritenersi che anche gli ingegneri usciti dalla nostra Università, anche quegli ingegneri, i quali non hanno lavorato alla costruzione della strada ferrata, potranno tuttavia fare dei buoni lavori e somministrare opera utile allo Stato.

Del resto è egli vero che questi ingegneri, quando lascino il servizio dello Stato, non gioveranno più al paese? Andrebbe molto errato chi affermasse che l'opera che questi prestano alle società private non sia utile alla nazione. Tanto giova alla nazione una buona opera eseguita da una società privata, quanto una eseguita con danari dello Stato.

Io fra questi non faccio differenza alcuna, e considero tanto benemerito quell'ingegnere che costruisce bene una strada ferrata privata, quanto un ingegnere che costruisce bene una strada ferrata pagata coi danari della nazione,

perchè in fin dei conti e l'una e l'altra sono di utile alla nazione.

Il signor ministro in questo mi porge un argomento per dimostrare come egli stiasi posto in contraddizione con se medesimo.

Egli cominciava per dire: volete che io metta sul pavé degli impiegati! Se questi impiegati erano presi per opere straordinarie, egli non li mette sul pavé, perchè quando li ha chiamati per queste opere essi già sapevano che terminate queste il loro servizio era compiuto.

Ma qui sorge la contraddizione. Egli dice: voi parlate delle società private, le quali potranno dar loro impiego, ebbene molti fra i migliori ingegneri ci hanno già lasciato per prestare ad esse l'opera loro. Egli ben vede dunque, che quando gli ingegneri capaci lasciassero il servizio del Governo non cadrebbero sul pavé, poichè egli stesso afferma, che molti fra essi trovarono essere loro fatte migliori condizioni dalle società private, che non dal Governo. Dunque noi non vogliamo colla nostra proposta che questi abili ingegneri cadano sul lastrico, ma bensì che siano messi in condizioni di far opere fruttuose a se medesimi, e che questo corpo non sia d'aggravio alle finanze dello Stato già troppo onerate.

Il signor ministro infine, enumerando le economie che ha fatte pel passato, ne derivava un argomento per dire: guardate, se io ho fatte queste economie per il passato, potete facilmente persuadervi che cercherò di farle in avvenire. Ma non ricorda il signor ministro che quelle economie le ha fatte la Camera, lui contraddicente? (*Movimenti*)

In tutte le discussioni dei bilanci la Camera ha sempre diminuita la somma portata per questa categoria. L'anno scorso la sottrazione, se non vado errato, fu assai forte, ed il signor ministro addusse le stesse ragioni che ora portò innanzi per combatterla. Tuttavia queste economie poterono effettuarsi senza danno dei privati, con beneficio delle finanze, ed egli ha quindi potuto ora menar vanto di queste stesse economie che ha combattute davanti al Parlamento. Ora dunque, se dal passato si può trarre argomento per l'avvenire, quest'argomento sia per la maggioranza della Commissione, ed io spero che la Camera vorrà dare un voto consenziente a quello della Commissione, perchè l'operato del passato ci è prova che abbiamo fatto bene a ridurre questa categoria.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi corre debito di rettificare un errore di fatto in cui è incorso l'onorevole deputato Valerio, e che non poteva dedurlo dalle mie parole. Io non ho detto, nè poteva dirlo, perchè non sta, che questi ingegneri siano stati chiamati con un brevetto di nomina al servizio straordinario delle strade ferrate. I medesimi, già nominati ingegneri nel corpo del Genio civile, vennero col loro grado stesso destinati alla direzione dei lavori delle strade ferrate. Non sta adunque che questi ingegneri abbiano avuto formale diffidamento che, cessati i lavori, si sarebbero licenziati.

Quanto poi al loro collocamento presso società private, io ripeto, alcuni trovarono vantaggiosi impieghi, altri certamente incontreranno la stessa sorte, perchè io nè voglio nè posso impedire che essi accettino quelle posizioni che vengono loro offerte. Ma siccome il Governo non ha diritto di imporre i suoi ingegneri alle società, così non può, pella sola ragione che talvolta queste spontaneamente ricercano ingegneri del Governo, licenziarli e mandarli a cercar servizio altrove.

I salari retribuiti dalle società sono per verità molto più larghi, ma ciò malgrado non bisogna credere che tutti i più distinti ingegneri si dispongano ad abbandonare il servizio dello Stato, a cui portano attaccamento perchè assicura loro

una posizione, per accettare impieghi presso le società private di strade ferrate. Quanto alle economie possibili, ripeto che si faranno e forse si otterranno tutte quelle che la Camera vorrebbe; ma appunto perchè io conosco lo sconforto che recherebbe in un corpo distinto di ingegneri che sta per compiere una strada ferrata di tanta difficoltà il vedere, dopo le immense fatiche perdurate onde riescire allo scopo, cancellata dal bilancio la somma portata per i loro assegnamenti, insisto perchè si mantenga il loro soldo sino a che si trovino provvisti di altro stabile impiego.

Ecco i motivi di giustizia e di convenienza per cui desidero che non si faccia questa diminuzione, anche per togliere un pretesto ai nostri più valenti ingegneri, che sarebbero stati volentieri al nostro servizio, di accettare altre posizioni che forse avrebbero rifiutate, conservando allo Stato i preziosi loro lumi, e, quel che più monta, il frutto di una lunga ed accurata esperienza di grandiosi lavori.

L'onorevole preopinante dice: ma non li licenziamo tutti. Lo so anch'io, dacchè tutti i lavori non sono finiti; essendo tuttora in corso di costruzione la strada da Alessandria a Novara, ed il tronco successivo da Novara ad Arona, senza parlare del personale addetto alla sorveglianza della costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata, ma di cui il Governo deve assumere l'esercizio per conto dello Stato a tenore delle relative concessioni. Tutte queste opere richiedono certamente un numero personale; ma quando le medesime andranno successivamente ultimandosi, ed a misura che si faranno vacanze nel corpo del Genio civile, questi ingegneri saranno impiegati utilmente: questo è il modo con cui credo che si debba procedere per conciliare coll'economia delle finanze i riguardi dovuti ad individui che resero segnalati e positivi servizi; giacchè egli è certo che nulla avvi di più fatale alle pubbliche amministrazioni che la mancanza di riguardo, di considerazione per i servizi prestati dagli impiegati delle medesime.

Io protesto schiettamente e positivamente che non posso accettare, dopo le diminuzioni già fatte negli antecedenti bilanci, la presente riduzione in blocco di lire 30,000, che intiera ricadrebbe sulle competenze dei sette mesi che rimarranno dopo approvato il bilancio, non potendo certamente darmi a credere essere intenzione della Camera di rifiutare loro lo stipendio per il tempo in cui sono rimasti al servizio.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

TORRELLI, relatore. L'onorevole deputato Valerio ha voluto fare una deduzione a suo modo di un mio ragionamento, la quale io assolutamente rifiuto, e protesto nel modo più solenne che io non lascio a nessuno il diritto di dedurre dai miei ragionamenti la conseguenza che egli ha voluto trarre.

Da un elogio che io ho fatto agli ingegneri costruttori della strada ferrata egli dedusse una critica per tutti gli altri. Io credo che la strada ferrata sia un capo d'opera; l'ho sentito dire da ingegneri svizzeri ed inglesi, che erano i giudici i più neutrali, non conoscendo nessuno di quanti vi ebbero parte; ma con ciò io non ho dato la patente d'ignorante agli altri.

La mia tesi è giusta e vera, e la conseguenza che egli ne trae non lo è, ed io la ripudio. So benissimo e conosco anche io quanto di buono si è fatto nei trascorsi tempi in Piemonte; basta citare il ponte Mosca, il ponte sulla Sesia e il ponte di La Caille, per provare con esempi abbastanza lontani come questo paese non sia mai stato al disotto dei tempi, tuttavia non è men vero che un grande sviluppo venne dato in tempi recentissimi.

Cito i tre ponti sul solo Orco, a Feletto, a Rivarolo, a Cuorgnè, per dimostrare che non credo andar errato dicendo

che si è destato un grande spirito per intraprendere opere di arte.

VALERIO. Quel di Feletto è rovinato.

TORRELLI, relatore. Questo non toglie che non fosse un bel ponte.

Io dico adunque che vi sono ora degli ottimi ingegneri anche fuori delle strade ferrate, come ve ne furono sempre; ma non è men vero che un buon ingegnere è una cosa preziosa, non è men vero che nel corso di pochi anni, continuando lo slancio nel paese, noi potremmo trovarci in difetto e potremmo pentirci e risentirne un danno ben maggiore che non dallo stanziare qualche somma in bilancio per tenerli ancora in servizio, finchè siano definitivamente collocati.

Quanto poi alla sua asserzione, che l'anno scorso la Camera fece già su questa categoria una riduzione molto più forte e che venne contraddetta dal signor ministro, io gli posso dire nel modo il più positivo che anche qui l'onorevole deputato Valerio cade in errore.

L'anno scorso il Ministero aveva chiesto 168,000 lire, la Camera ne diede 135,000, dunque non levò che 33,000 lire; quest'anno il Ministero propose una diminuzione di 25,000 lire, la Commissione vuole una riduzione maggiore di 30,000 che fanno 55,000.

Dunque vede il deputato Valerio che la differenza è forte perchè sta come 13 a 55.

Io mi riassumo dicendo che questa non sarebbe economia bene intesa, ma vera perdita, volendo pure considerare la questione dal lato economico; non ho toccato la convenienza, i riguardi, direi, morali, l'effetto di questa specie di severità fiscale, perchè io credo che stando alle sole ragioni di illuminata economia, questa spesa che si fa ora è ampiamente compensata nel conservare quegli ingegneri al servizio pubblico.

DEPRETTIS. Gli argomenti esposti dal ministro e dal relatore onde combattere le riduzioni proposte dalla Commissione erano già stati esposti in seno della Commissione dal signor direttore delle strade ferrate, l'onorevole deputato Bona, e come quelle ragioni non valsero a persuadermi in seno alla Commissione, così non mi persuadono in questo recinto. Io credo anzi che si potrebbe senza danno fare una riduzione anche maggiore.

In che cosa consiste il sistema del signor ministro? Eccolo in poche parole. Quando si intraprese la costruzione delle nostre strade ferrate si è dovuto aumentare grandemente il personale degli ingegneri, e questo personale si è cercato negli uffici del Genio civile e fra i privati. Quindi molti impiegati del Genio civile furono applicati al servizio delle strade ferrate. Adesso il lavoro delle strade ferrate volge al suo termine. Che cosa ci propone il signor ministro? Il signor ministro non ci propone una vera economia di spese, una vera ed effettiva diminuzione del personale. Egli dice: aspettate che divengano vacanti dei posti nel servizio del Genio civile e nel servizio stabile ed ordinario delle strade ferrate; di mano in mano che si presenteranno posti vacanti in questi due rami di servizio pubblico, il personale del Genio destinato al servizio di costruzione delle strade ferrate e la spesa relativa diminuirà.

Ora domando io se questa proposta conduca ad una vera riduzione di spese; questa proposta si risolve in ciò che il personale primitivamente istituito per la costruzione della ferrovia non sarà diminuito se non in quanto avranno luogo nuove vacanze o nel corpo del Genio civile o nel servizio ordinario, ossia nell'esercizio della strada ferrata.

La diminuzione quindi sarà pur sempre in iscapito del bi-

lancio dello Stato; vi sarà, è vero, qualche tardo e piccolo sollievo su questo bilancio, ma sarà aumentato d'altrettanto o poco meno il fondo delle pensioni, ossia il debito vitalizio dello Stato.

Questo è il sistema del signor ministro, ed io chieggo alla Camera se possa adottarsi.

Invece, qual era il partito a cui ha creduto di appigliarsi la Commissione? La Commissione ha ravvisato prossima al compimento la linea delle strade ferrate, e questo fatto è uno di quegli avvenimenti di cui abbiamo altri esempi nell'amministrazione dello Stato, che portano di loro natura la soppressione dell'impiego.

Noi abbiamo votato una legge per la quale furono abolite le aziende. Ebbene, questa legge ha creato una necessità in forza della quale una parte del personale delle aziende rimaneva senza impiego. Forsechè il ministro di finanze poteva pretendere che la Camera conservasse gli stipendi integralmente a tutti gli impiegati delle aziende sinchè nelle diverse amministrazioni sopravvenissero delle vacanze, ed ai posti vacanti si potessero nominare le persone rimaste fuori pianta? Una simile proposta non potrebbe difendersi, e questa è appunto, nè più nè meno, quella che ci fa ora l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici. A fronte di ciò la Commissione ha discussa la questione, ed ha creduto di poter fare una economia maggiore di quella che ci si propone dall'onorevole ministro.

Anzitutto fece osservare, come ben diceva l'onorevole mio amico Valerio, che questo era veramente un servizio straordinario, che questa special condizione di cose era prevista, che non ci era affidamento da parte dello Stato, che c'era invece cessazione di impiego, perchè cessava il motivo per cui l'impiego doveva esistere.

Ora, quando cessa un impiego, a qual partito deve appigliarsi l'amministrazione, se non a quello di mettere l'impiegato in aspettativa, lasciarlo in questo stato un dato tempo, e quando non abbia diritto per legge alla pensione lasciarlo in libertà? Questa non è una condizione nè speciale nè più gravosa che si faccia al corpo del Genio civile applicato al servizio di costruzione delle strade ferrate, ma è una condizione comune che si applica a tutti i casi in cui cessa un impiego. Per tal guisa vede la Camera come nel fare una riduzione considerevole la Commissione non fece altro che applicare i principii ordinari a cui doveva attenersi il Ministero in fatto di pubblica amministrazione.

Giova poi osservare che l'importare delle sole alte paghe di questa categoria ammonta alla somma di 40,000 lire. Quando cessa il lavoro, quando abbiamo quasi tutte le strade ferrate compite, quando in costruzione non abbiamo che il tronco da Novara ad Arona, non so concepire come si possa mantenere un personale così numeroso. Ma ci si dice: abbiamo educato una buona scuola pratica di ingegneri, un buon personale che deve essere prezioso e voi volete privarvene? Quando avrete bisogno di progetti, questi si faranno da ingegneri inabili, e quello che lo Stato perderà dovendo eseguire progetti mal fatti, compenserà largamente quello che ora si potrebbe guadagnare eliminando le paghe di questi abili ingegneri. Ed io rispondo che ciò si poteva dire quando le strade erano ancora da farsi, ma non so a che cosa potrebbe servire per l'avvenire l'abilità di questi ingegneri che sono oltre al bisogno e che dovrebbero compilare dei progetti di cui non abbiamo d'uopo.

Del resto non bisogna dimenticare che una gran parte di questi abili impiegati venne già applicata dal Ministero ai vari servizi ordinari.

Nè bisogna che il ministro ci venga a dire che in tal guisa si scoraggia il corpo degli ingegneri; questo lo ripeto, è un avvenimento previsto e non vi si può provvedere altrimenti che colle regole ordinarie di amministrazione.

D'altra parte però il signor ministro deve pensare ad un altro sconforto che potrebbe nascere dal suo sistema. Se noi troveremo il Governo riluttante alla diminuzione delle spese, riluttante alle più ragionevoli economie, io credo che lo sconforto che il signor ministro vuole risparmiare agli ingegneri applicati alle strade ferrate entrerà invece nella nazione a danno gravissimo del sistema parlamentare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Depretis pretende che il sistema, che io credo il solo conveniente ed ammissibile, sia contrario alle buone regole d'economia.

Io gli faccio osservare che quando non impiegassi gli ingegneri già addetti alle strade ferrate nei posti del Genio civile, sarebbe pur d'uopo supplire in qualche modo alle vacanze che si fanno in questo corpo. Tutti sanno che il corpo del Genio civile, formato da semplici ingegneri, ingegneri capi e da ispettori, è ristrettissimo, e per conseguenza egli è evidente l'economia che si ottiene riempiendo le vacanze con questi impiegati anzi che con estranei.

Non ho poi sostenuto che non si possa assolutamente fare qualche risparmio sulle 50,000 lire in questione, ma ho chiesto alla Camera che volesse rimettersi al Ministero per tutte quelle economie che fossero possibili. Quanto ai maggiori assegnamenti, a titolo di alta paga, questi cessano quando gli impiegati che ne sono investiti lasciano il servizio delle strade ferrate. Non mi rifiuto adunque a fare tutte le compatibili economie, prego solo la Camera di avere abbastanza confidenza in me, per credere in me, per credere che nulla risparmierei per secondare le sagge sue vedute, senza impormi la riduzione di una categoria che io stesso da più anni andai scemando, e che spero sarà quanto prima ridotta a minimi termini.

VALERIO. Il signor ministro domanda che si abbia fiducia in lui, assicurando che farà tutte le possibili economie. Egli dice che forse farà anche il risparmio delle 50,000 lire, ma chiede che intanto questa riduzione non si iscriva nel bilancio. Io sono perfettamente convinto che se noi non avessimo fatto le sottrazioni scritte nei bilanci del passato, tali economie non si sarebbero effettuate, e penso che le economie che promette il signor ministro, certamente in buona fede, non avranno luogo in avvenire se non saranno prestabilite nel bilancio. Mi ricordo che più volte i signori ministri hanno confessato la pressione che esercita su di loro la burocrazia che li circonda. Quando una somma è registrata nel bilancio, bisogna che un ministro sia ben forte per impedire che essa non sia consumata; che se invece egli ha per baluardo il bilancio votato dalla Camera, egli può effettuare le economie che egli stesso avrebbe altrimenti riconosciute necessarie, ma pel compimento delle quali avrebbe incontrati ostacoli.

Badi il signor ministro quanto sia pericolosa la tesi che egli va sostenendo, che cioè noi, perchè abbiamo compiuto un grande lavoro straordinario, ci dobbiamo tenere strettamente obbligati a mantenere tutto questo numero d'impiegati al servizio dello Stato. Io voglio fare un'ipotesi che non è del tutto impossibile, l'ipotesi cioè della vendita della strada ferrata. Vorrebbe in tal caso il signor ministro scrivere sui nostri bilanci perpetuamente come altrettanti impiegati o pensionati tutti gli attuali impiegati della strada ferrata? No certamente, perchè egli farebbe un'opera ruinosa al nostro bilancio. Come diceva opportunamente il mio amico

Depretis, cessato il servizio, cessa l'impiego, tanto più quando il servizio era di sua natura straordinario.

E qui mi cade in acconcio di far osservare al signor ministro che egli, dichiarando aver io inesattamente citate le sue parole, fu egli stesso inesatto.

Io non asserii aver egli detto che i suoi brevetti portassero la nomina d'impiegati straordinari per la costruzione della strada ferrata; asserii bensì aver egli detto che i suoi brevetti portavano la nomina d'ingegneri per la strada ferrata.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. No, no!

VALERIO. L'ha detto.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando scusa.....

VALERIO. Lo dirà la stenografia.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho detto che si nominavano come ingegneri del corpo civile, e che l'amministrazione li destinava poi al servizio della strada ferrata.

VALERIO. Sarà un *lapsus lingue*, ma ne farà fede la stenografia, perchè io l'ho sentito e notato.

Messo a parte questo equivoco, vengo all'onorevole relatore il quale disse che io aveva malamente interpretata la sua intenzione.

Io rispetto le intenzioni di tutti, e specialmente quelle dell'onorevole relatore che conosco da molti anni, ed amo e stimo; ma io non ho guardato alle intenzioni sue, ho guardato alle sue parole.

Egli ha detto precisamente che, rimandati tutti questi ingegneri che si erano sì altamente impraticchiti nella costruzione della strada ferrata, il Governo sarebbe stato ridotto ad avere dei cattivi progetti nei quali il denaro dello Stato rimarrebbe sprecato. Ora le sue parole dimostrano ch'egli credeva che, eliminati gli ingegneri della strada ferrata, non rimarrebbero al servizio dello Stato ingegneri capaci di fare dei buoni progetti.

Del resto, nessuno certamente vorrà credere che nè io nè la maggioranza della Commissione generale del bilancio volessimo in nessun modo menomare la stima grandissima che portiamo al corpo degli ingegneri, e specialmente a quelli che hanno contribuito a costruire la strada ferrata dello Stato.

Noi li stimiamo quanto li possono stimare i signori ministri, ma li stimiamo appunto anche uomini ragionevoli, i quali, quando erano chiamati a costruire la strada ferrata, dovevano pensare che, compiuta quella, terminava pure il loro servizio, e che essi sarebbero rientrati nella loro privata condizione.

Io credo adunque che, perchè si ottenga quello che prometteva il signor ministro, debba la Camera votare, come fece pel passato, le economie che propone in oggi la Commissione del bilancio.

Nè creda il signor ministro che la Commissione abbia proposta la riduzione di 30,000 lire a caso, senza pensarci sopra. La Commissione ha guardato quanto di strada ferrata rimaneva ancora da costruire; ha guardato quale era il personale quando tutta la strada era ancora a costruirsi, e riconobbe che la cifra da ridursi sarebbe stata di molto maggiore; ma per fare questo passaggio lentamente ha pensato di ridurre solo 30,000 lire.

BRUNATI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Colli.

COLLI. M'incresce assaissimo di dover prendere la parola in una discussione nella quale potrebbe parere che io assumessi per ispirito di corpo la difesa di un interesse personale;

masiccome io non faccio più parte delle strade ferrate, così io prenderò a discorrere fidente nell'indulgenza vostra.

Io non ricondurrò la questione allo scopo, direi quasi, morale della proposta riduzione, poichè troppo bene fu svolta e sostenuta dal signor ministro; io la porterò invece sul campo pratico, cioè nella pratica applicazione della proposta riduzione.

Nessuno degli oratori che mi precedettero entrò nei dettagli del servizio che sono chiamati a prestare gli impiegati indicati nell'allegato relativo alla categoria che vuoi ridurre.

In questa categoria sono compresi un ispettore, tre ingegneri-capi, quattro ingegneri di prima classe, diciotto di seconda, un allievo e ventotto aiutanti.

I propugnatori della riduzione col togliere 30,000 lire dalla categoria obbligherebbero il Ministero a rimuovere dal servizio delle attuali ferrovie in costruzione un quarto del sovraeccitato personale. Esaminiamo ora se una tanta diminuzione di personale possa farsi senza incagliare il servizio.

Sulla strada di Genova evvi ancora ad ultimarsi il tronco di Dusino, evvi a compiersi il secondo binario da Bussalla fino a Genova. Le stazioni sono quasi dovunque ancora provvisorie, e le case cantoniere non ancora compiute; lungo la Polcevera non è ancora terminata la scogliera; e finalmente incompiuta è ancora la stazione grandiosa di Alessandria e prossima ad intraprendersi la stazione più importante e difficile di tutta la linea, quella cioè di Genova; tutte le quali opere certamente richiedono un personale numeroso.

Vi è poi ancora la strada da Alessandria a Novara, la quale non è ancora aperta; e sovr'essa molte sono le opere che non sono e non saranno così presto terminate, come, per modo d'esempio, le stazioni di Valenza, di Novara, di Mortara, e le molte intermedie, non che quasi tutte le case cantoniere.

Evvi poi il tratto da Novara ad Arona ora appena incominciato, nè certo tale da poter permettere una riduzione nel relativo suo personale.

Vi sono poi quattro strade speciali in corso di costruzione, che sono quelle di Novara, di Susa, di Pinerolo e di Vigevano, per le quali il Governo è obbligato a mantenere commissari regi, ingegneri ed aiutanti destinati a sorvegliare a che gli appaltatori e le società rispettive eseguiscono i lavori a dovere, a seconda degli oneri dei loro contratti.

Io lascio quindi alla Camera di giudicare se, con tutti questi lavori e con tutta la contabilità finale, che è la più faticosa e più difficile bisogna ad assestare ed allestire, e per la quale si richiedono ampi e numerosissimi disegni e sterminati cassellari, sia di troppo il personale proposto dal Ministero, o se invece riconoscendolo, com'io, limitato quale il trovo in questa categoria, sia ancora possibile la riduzione di 30,000 lire, che equivale alla riduzione del quarto circa del figurativi personale.

Io apparteneva alla minoranza della Commissione, ed ho combattuto la riduzione perchè, pratico dei bisogni delle contabilità finali, conosco per esperienza le difficoltà ed i lavori straordinari che desse richiedono, quando massime si tratta di una contabilità di centinaia di milioni.

Io mi rapporterò, del resto, a quanto potranno dirne in proposito ed il signor ministro ed il signor direttore generale dei lavori pubblici, più di me al fatto dei veri bisogni di quelle grandiose opere.

In quanto a me non credo che con una riduzione che corrisponde al quarto del propositosi personale si possa fare il servizio, e propongo perciò che sia mantenuta la somma proposta in bilancio in lire 130,000.

BRUNATI. Come più anziano del corpo, cui ho l'onore di

appartenere, io posso dichiarare di averne vedute tutte le fasi successivamente. Forse è un errore il credere che prima dell'istituzione delle strade ferrate il personale del Genio civile fosse sovrabbondante. Non lo era di certo. Era proporzionato al servizio d'allora, e nulla più. Quando si è organizzato il servizio delle strade ferrate, molti impiegati del Genio civile passarono a prestare la loro opera ad esse, ma convenne surrogarli nel loro servizio precedente. A misura che si sono terminati i tronchi di strada ferrata noi abbiamo veduto che il Ministero ha provveduto immediatamente, perchè questi individui impiegati straordinariamente alle ferrovie rientrasero nel corpo del Genio civile. Tutti erano muniti di patente o di brevetto.

Ora una riduzione così repentina di lire 30,000 io non so in quale difficile condizione porrebbe il Ministero. Questa economia non può essere introdotta, se non di mano in mano che si fanno vacanti dei posti. Ora rimane il servizio delle strade ferrate, ed ancorchè siano già compiuti vari tronchi, nullameno si deve ancora sistemare la contabilità. Come faceva osservare opportunamente il deputato Colli, vi sono delle contabilità che esigono due anni di lavoro. Si producono dei metri cubi di carta per giustificare tutte queste spese, e queste contabilità devono essere fatte indispensabilmente da quelli che hanno diretti i lavori. Ora, se prima che sia finito il lavoro si congedano gli impiegati, non so chi potrà liquidare intieramente questa contabilità.

Io credo pertanto che nello stesso modo che il Ministero nell'anno scorso ha introdotto una diminuzione in questa spesa, seguirà a farne anche per gli anni avvenire, ma che non si potrebbero togliere così di sbalzo queste 30,000 lire dal bilancio del corrente anno.

VALERIO. Domando la parola per una nuova proposizione.

Io, tenendo conto, non della necessità dei lavori accennati dall'onorevole Colli, alcuni dei quali sono già iscritti in altre categorie (come quello della sorveglianza governativa sull'esercizio delle strade concesse a società private, che è portato alla categoria 33), ma puramente della promessa data dal signor ministro di adoperarsi affinché questa economia si faccia; e, sperando che lo stesso signor ministro non si attenga al sistema che io credo non giustamente sostenuto dai deputati Brunati e Colli, che tutti codesti ingegneri cioè debbano rimanere al servizio intanto che si faccia loro un posto regolare negli impieghi civili, propongo che si riduca la categoria che cade ora in discussione di sole lire 13,000 invece di lire 30,000.

Spero che la Camera accoglierà questa tenue sottrazione, la quale è ben lontana dal corrispondere al numero dei lavori terminati in quest'anno.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Io ho già esposto le ragioni per le quali, senza rifiutarmi a fare tutte le possibili economie, non credeva però di poter accettare la riduzione proposta. Aggiungerò che le osservazioni dell'onorevole ingegnere Colli, le quali il deputato Valerio trova di poco valore, sono invece importantissime, e fra le altre quella relativa alla liquidazione in corso di tutte le imprese e la sistemazione delle relative contabilità. La sola impresa del tronco di strada della sezione di Novi, compresa la galleria dei Giovi, presenta una contabilità intricatissima di oltre 30 milioni, e la relativa liquidazione presenta una massa enorme di questioni da risolvere cogli appaltatori, i quali elevarono immense pretese d'indennità e maggiori compensi. Queste operazioni sono lavori faticosissimi sia per l'esame di tante e così complicate pretese, sia per le risposte, confuta-

zioni e risoluzioni di tutte le questioni per cui si richiedono nuove misure, ripetute visite, calcoli, rilievi e simili.

Ora niuno ignora quanto sia nell'interesse delle finanze che sieno rigorosamente verificate e debitamente sistemate tali contabilità, e quindi è facile persuadersi del tempo che vi si richiede, durante il quale non può l'ingegnere essere distratto ed applicato ad altro impiego, donde evidente si mostra la necessità di continuargli il suo assegnamento fino ad opera compiuta.

DEPRETIS. Le osservazioni testè fatte dagli onorevoli Colli e Brunati sulle necessità del servizio furono esposte anche in seno della Commissione generale del bilancio, e furono maturamente discusse. Tuttavia la Commissione si è convinta che alle necessità del servizio si provvedeva abbastanza, malgrado le riduzioni fatte dalla Commissione, colla somma che rimaneva iscritta nel bilancio. Ma io addurrò un altro argomento.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici non ha negato la possibilità di questa riduzione. Ora nessuno meglio di lui deve conoscere le necessità del servizio; se questa riduzione fosse realmente pregiudizievole all'interesse pubblico, egli non ne avrebbe ammessa la possibilità; ma al contrario egli stesso lasciò sperare che avrebbe fors'anche fatta l'economia richiesta, e lasciato affatto in disparte il bisogno del servizio. Se il ministro avesse creduto che la somma da lui domandata era impreteferibile, che non si potesse provvedere al servizio con una somma minore, egli l'avrebbe dimostrata questa necessità, avrebbe detto quale è il personale necessario al compimento delle strade in costruzione, dei tronchi nei quali ancora la contabilità è da assestare, per le stazioni che sono da costruire: ci avrebbe dato insomma un quadro preciso del personale necessario, ma ciò non l'ha fatto.

Io dunque, appoggiato a queste ragioni, credo che la riduzione proposta dalla Commissione non sia per produrre nessun inconveniente nel servizio. Tuttavia per ispirito di conciliazione mi unisco alla proposta dell'onorevole Valerio.

TORRELLI, relatore. Io sono obbligato a riprendere per la terza volta la parola per far avvertire alla Camera che quest'osservazione che parve, quasi direi, nuova e non ventilata dalla Commissione relativamente ai collaudi, fu sostenuta dalla minoranza, ed il ministro l'aveva posta in campo sin d'allora; la si trova nei dettagli persino della relazione, nella quale è detto che « sembrava alla vostra Commissione che questa diminuzione avrebbe dovuto essere maggiore; ma il ministro, interrogato in proposito, disse che, quantunque ultimata la linea, ha ancora occupato una parte degli ingegneri per questioni di collaudi, e per questioni insorte cogli appaltatori si rendono necessarie visite sui luoghi; inoltre sulla linea ultimata rimane ancora la più importante stazione da costruire; » quindi vede la Camera che realmente la ragione sussiste, ed il Ministero non l'ha cavata fuori adesso, quasi improvvisandola per muovere la Camera, l'aveva comunicata al relatore, il quale, appartenendo alla minoranza, non l'ha potuta far valere nella Commissione; io credo pertanto che sia conveniente lasciare quella somma, ritenuta la promessa dell'onorevole ministro che, quando economia potrà farsi, ei la farà indubbiamente.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Debbo osservare che ha già parlato due volte...

VALERIO. Parlo sulla mia proposta, quantunque potrei anche parlare più di due volte, toccandomi qui di adempiere all'ufficio di relatore della Commissione, perchè il signor re-

latore, invece di difendere la proposta della Commissione, la combatte. (Si ride)

Le osservazioni fatte dall'onorevole deputato Colli e dall'onorevole Brunati furono lungamente discusse nel seno della Commissione; furono persino da alcuni membri di essa istituiti dei calcoli, e tuttavia la maggioranza della Commissione, a malgrado anche delle osservazioni esposte dall'onorevole direttore delle strade ferrate, ha creduto che si potevano risparmiare queste 30,000 lire. Ora, sono persuaso che almeno la riduzione di 15,000 lire sarà approvata dalla Camera.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta del deputato Valerio, colla quale si chiede che questa categoria si approvi in lire 115,000.

(È approvata.)

Categoria 45. *Trasferte e spese varie*, portata dal Ministero in lire 30,000 e proposta dalla Commissione in lire 25,000.

Metto ai voti questa categoria nella somma proposta dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 46. *Assegnamenti eccezionali*, portata dal Ministero in lire 26,000 e proposta dalla Commissione in lire 6000.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Faccio presente che questa categoria si può ancora diminuire di 1500 lire, perchè l'ingegnere a cui queste erano assegnate è passato nel servizio ordinario, col solo stipendio di lire 4500. Questo prova, mi pare, che il Ministero non perde veruna occasione di fare giuste economie, ogniquale volta se gliene presenta l'occasione.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti la categoria 46, in sole lire 4500.

(La Camera approva.)

Categoria 47. *Sussidi ai comuni per le vie d'accesso alle stazioni* (solo d'ordine).

(Le seguenti categorie sino alla 55 inclusivamente sono approvate senza discussione secondo le proposte della Commissione.)

Categoria 48. *Casuali e sussidi agli operai*, proposta dal Ministero in lire 65,000, e ridotta dalla Commissione a lire 45,000.

Categoria 49. *Locomotive*, proposta dal Ministero ed ammessa dalla Commissione in lire 1,810,485 63.

Categoria 50. *Vetture e vagoni*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 2,600,000.

Categoria 51. *Tronco da Sampierdarena a Pontedecimo*, in lire 800,000.

Categoria 52. *Stazione di Torino*, proposta dal Ministero in lire 200,000, e ridotta dalla Commissione a lire 180,000.

Categoria 53. *Stazione di Villanova*, in lire 20,000.

Categoria 54. *Stazione di Alessandria*, in lire 100,000.

Categoria 55. *Stazione di Arquata*, in lire 10,000.

Categoria 56. *Stazioni di Isola del Cantone a Genova*, proposta dal Ministero in lire 3,010,000, e ridotta dalla Commissione in lire 1,200,000.

DEPRETIS. Domando la parola.

Io non intendo di fare opposizione alla somma stanziata per compiere questa grande opera, della stazione della strada ferrata in Genova, intendo solamente pigliare occasione da questa categoria per fare un eccitamento al signor ministro, ed è che per l'esame prossimo del bilancio del 1855 egli

voglia presentare alla Camera ed alla sua Commissione i progetti tutti relativi sia a questa grande stazione di Genova come alle altre, per le quali sono stanziati in bilancio dei fondi preparatorii. Dopo la nuova legge sull'amministrazione centrale, quando sia ben intesa e rettamente applicata, non si dovrebbero più iscrivere nei bilanci fondi preparatorii, ma tutte le somme dovrebbero essere corredate dei recapiti necessari onde potesse la Camera prenderne piena cognizione. Quando si vota un bilancio dei lavori pubblici non si votano delle cifre, si votano dei lavori, e per votare dei lavori bisogna conoscerli, onde poterne apprezzare l'importanza, l'utilità e la necessità.

Io mi limito a fare quest'eccitamento al signor ministro dei lavori pubblici, non dubitando che egli vorrà, innanzi che venga in esame il prossimo bilancio, presentare i piani relativi alle diverse grandiose opere pubbliche progettate nel suo dicastero.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, la categoria 56 s'intenderà dunque approvata nella somma proposta dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 57. *Galleria di Valenza e tronco dalla galleria al Po*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 500,000.

(È approvata.)

Categoria 58. *Sezione da Novara ad Arona*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 1,550,000.

MELLANA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Mellana ha la parola.

MELLANA. Vorrei domandare una spiegazione all'onorevole signor ministro.

Nella discussione dell'anno scorso il signor ministro prendeva l'impegno di trovar modo di mettere una stazione tra Sartirana e Mortara. La Camera ricorderà che allora si era fatto osservare che la distanza di queste due stazioni in parallelo delle distanze che si trovano fra le altre stazioni su quella medesima linea sono di una diversità rimarchevole, e che d'altronde si trattava di dare facilità di trasporto a paesi che avranno una grande esportazione per Genova, e che perciò si credeva necessario che vi fosse una stazione intermedia. Allora, come già dissi, il signor ministro prendeva l'impegno di ciò fare, ed io credeva che egli avrebbe questo anno domandata la somma opportuna. Ma io non la veggio; e veggio invece che egli domanda altre 100,000 lire per la stazione di Novara, adducendosi dall'amministrazione per tutta ragione, come dice la relazione, che tale spesa è in dipendenza di impegni assunti colla società della ferrovia fra Torino e Novara.

Io non intendo come, essendo già formata sin dall'anno scorso questa società, si sia creduto di domandare 300,000 lire come spesa sufficiente, ed oggi se ne venga a domandare un quarto di più senza dare delle ragioni.

Io perciò dico che bisognava essere più espliciti e colla Commissione e colla Camera, perchè i nostri concittadini che si occupano della discussione dei bilanci in quanto che sanno che il loro corollario sono le imposte, sapessero anche i motivi che hanno dettato un tale aumento.

Occorre quindi di dare una spiegazione al paese del perchè si venga in un anno a domandare tanto per una stazione, e subito l'anno dopo si vengano a domandare 100,000 lire d'aumento senza produrre nuovi progetti.

Per mio conto io non voterò queste 100,000 lire d'aumento per la stazione di Novara, salvo che sia data una ragione sufficiente per questo nuovo stanziamento.

TORELLI, relatore. Devo osservare all'onorevole preopinante che le 300,000 lire, benchè state stanziata l'anno scorso per la prima volta, tuttavia rimontano ancora all'epoca nella quale venne fatto il piano generale, e quando non poteva ancora sapersi che un'altra strada costrutta da privati avrebbe messo capo alla stazione di Novara. Quindi le 300,000 lire non rappresentano che i bisogni di una stazione quale si intendeva allora; le 100,000 lire vennero aggiunte dopo la legge che approvava la costruzione della ferrovia da Torino a Novara, e l'impegno assunto dall'erario di estendere a sue spese la stazione.

Del resto, i piani furono sottoposti alla Commissione, e realmente risultò essere necessario un aumento per costruzione di tettoie, di uffici, di magazzini e simili.

Io credo che queste spiegazioni varranno a soddisfare l'onorevole Mellana.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Io ho già risposto preventivamente all'osservazione testè fatta dall'onorevole relatore, cioè che questo aumento di 100,000 lire è una conseguenza della congiunzione della ferrovia dello Stato con quella della società della strada ferrata tra Torino e Novara. Ma io ho già fatto osservare che l'anno scorso questa legge era già stata votata, e la società si era già costituita, ed il Governo ciò nullameno chiedeva in totalità lire 300,000, e non ammetteva neppure dubbio che questa somma potesse non essere sufficiente.

Osserverò poi all'onorevole deputato Torelli che non mi ricordo d'aver visti questi piani, quantunque faccia io pure parte della Commissione...

TORELLI, relatore. Domando la parola per un fatto personale.

MELLANA... e sono tanto più convinto che questi piani non siano stati comunicati, giacchè nella stessa sua relazione si legge: « Richiesta l'amministrazione delle strade ferrate dalla vostra Commissione di volersi limitare alla più stretta necessità, giacchè anche per questi progetti non esistono i progetti compiuti. »

Come dissi, io faccio parte della Commissione generale, ma non mi ricordo di aver veduti tali piani; li ho domandati al signor relatore, il medesimo non ha potuto provarmi che siano stati presentati; vedo adesso nella stessa relazione che ammette che non vi sono i piani compiuti, dunque mi pare che nessuno della Commissione abbia potuto convincersi, dietro i piani sottoposti, della necessità di questa somma d'aumento.

Questo è il motivo per cui domandava all'onorevole signor ministro, non solamente di illuminare la Camera, ma anche il paese, perchè, lo ripeto, l'anno scorso domandava una somma, e quest'anno, a pari condizioni, ne domanda un quarto di più senza dare spiegazioni opportune, e accordarla senza preventive e sufficienti spiegazioni, è lo stesso che dire al paese che il controllo della Camera non sia serio.

Quindi vede l'onorevole Torelli che è necessario avere maggiori schiarimenti di quelli forniti da lui.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La spiegazione che posso dare si è che il progetto è fatto e che fu dato l'appalto non complessivo di tutte le opere, ma per una parte essenziale di queste, cioè per le tettoie dei vagoni e per le fabbriche destinate al servizio, ed appunto perchè non si potrà compiere tutta la stazione per l'epoca dell'apertura della strada, si farà in quest'anno un lavoro provvisorio, ma il progetto è, come dissi, compiuto.

Quanto alla stazione di cui parla l'onorevole deputato non mi pare che dovesse essere tra Sartirana e Mortara. Si era già stabilita una stazione a Vespolate, ma sorse la questione

se si dovesse mettere un'altra stazione intermedia, e si decise di costruire una fermata, se non erro, a Borgo Lavezzaro.

MELLANA. Mi permetta il signor ministro di dargli una spiegazione.

Forse il signor ministro non intese bene quello che io ho detto. Io ho parlato tra Sartirana e Mortara; egli accenna ad una discussione che ebbe luogo in altri tempi.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Mi pareva che avesse detto fra Sartirana e Mortara.

MELLANA. Ho detto appunto questo. L'anno scorso io facevo un'interpellanza al signor ministro perchè non avesse stabilita una stazione fra Sartirana e Mortara. Il signor ministro ha dichiarato che questa era la sua intenzione, e che stava facendo gli studi per vedere in qual luogo sarebbe stato più utile il farla, se a Valle o Zeme, ed aveva assunto l'impegno di occuparsi di ciò.

PRESIDENTE. Il deputato Bona ha la parola.

BONA. Le stazioni di cui parla l'onorevole Mellana furono fatte ampliando alquanto due case cantoniere: una fu fatta a Valle e l'altra a Olevano. Esse non sono realmente che fermate, come quelle di Cerro e di Baldichieri, e non è occorso per esse alcun aumento di spesa.

Voci. Tanto meglio!

BONA. Posto che ho la parola, dirò qualche cosa sulla stazione di Novara.

È verissimo che non si è comunicato il progetto alla Commissione, ma le si è mandato il piano generale della stazione, dicendo che non si poteva presentare il progetto perchè era in quel momento in corso l'appalto. Si è però aggiunto che, qualora la Commissione stessa lo avesse voluto esaminare, si sarebbe presentato.

Del resto, quella stazione costerà lire 300,000, se ne è appaltato in via provvisoria per lire 150,000, e l'aumento di lire 100,000 che si è portato nel bilancio è a calcolo, inquantochè fu necessario di ampliare l'area della stazione.

Io non so come sia corsa l'espressione che ciò si sia fatto per convenzione colla società. Non si fece nessuna convenzione. Si è solo combinato d'accordo colla società la divisione dell'area della stazione, per vedere dove sarebbero collocati gli edifici della società e quelli del Governo, ma per questo non vi ha aumento di spesa. Ora questo aumento di lire 100,000 si è chiesto perchè si è calcolata l'area della stazione ad una tal somma, e certamente sarà necessaria, se si vuol ritenere che il prezzo dell'area è in quelle località altissimo.

TORELLI, relatore. Alcuni schiarimenti che io volevo dare li ha già forniti l'onorevole Bona; avvertirò soltanto che fra le quindici o sedici sedute che ha tenuto la Commissione generale del bilancio non posso (e non vi sono tenuto) ricordarmi se in una determinata sera fosse o no presente l'onorevole Mellana; però mi appello a tutti quelli che furono presenti e che fecero anzi molti commenti e glosse sul piano della stazione di Novara. Mancavano, è vero, i casellari, come disse l'onorevole Bona, ma il dove si debbano fare le nuove ampliamenti appariva assai chiaramente dal piano.

Del resto, le ragioni principali che ha addotte l'onorevole Mellana non poteva certo combatterle, ed era che, comunque l'anno scorso si fossero messe in bilancio 300,000 lire, ciò fu perchè si credeva che non si potesse spendere maggior somma, ma non già che bastasse, perchè, come torno a replicare, è sempre l'antica cifra dell'epoca anteriore a quella nella quale venne stabilito che vi metterebbe capo la stazione della strada ferrata da Torino a Novara; per la medesima causa abbiamo stanziato alla stazione di Torino la somma

di lire 80,000 perchè vi metteva capo la stazione di Susa e Pinerolo, ed entrambe non erano state contemplate nel progetto originario, e ciò provenne pure dall'essersi il Governo, quando si approvò quella linea, assunto l'obbligo di far accordare la propria stazione a quelle linee.

Credo di aver dato tutti gli schiarimenti necessari almeno alla Camera.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 58 secondochè fu proposta.

(È approvata.)

Categoria 59...

DEPRETIS. Devo far notare che la somma di 550,000 lire fu divisa dalla Commissione in questa categoria.

TORRELLI, relatore. La relazione contiene dettagliatamente le quattro categorie. Pregherei pertanto il signor presidente di voler stare alla dizione della relazione.

PRESIDENTE. La Commissione suddivide questa categoria nel modo che segue:

Categoria 59. *Stazione di Novara*, lire 100,000.

Categoria 59 bis. *Stazione di Oleggio*, lire 25,000.

Categoria 59 ter. *Stazione di Borgo Ticino*, lire 25,000.

Categoria 59 quater. *Stazione di Arona*, lire 200,000.

(La Camera approva.)

(Sono approvate le seguenti categorie fino alla 64 inclusivamente senza discussione:)

Categoria 60. *Case dei cantonieri*, lire 198,000.

Categoria 61. *Rotole di ferro ed accessori*, lire 500,000.

Categoria 62. *Macchinismi*, lire 120,000.

Categoria 63. *Armamento della via*, lire 200,000.

Categoria 64. *Sorveglianza governativa per la costruzione di strade concesse a società private*, lire 54,000.

Categoria 65. *Telegrafo elettro-magnetico*, proposta dal Governo ed accettata dalla Commissione nella somma di lire 189,952 70. Le aggiunte al bilancio fatte posteriormente portano però un aumento proposto dal Governo in lire 11,046, sicchè la categoria in totale verrebbe ad essere di lire 200,978 60.

La Commissione accetta questa aggiunta?

TORRELLI, relatore. Non potrei dirlo, perchè i dettagli delle spese non pervennero ancora alla Commissione.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Se si vuole una spiegazione, sono pronto a darla: quelle 11,000 lire sono destinate ad aumentare i fili telegrafici da Arquata a Genova, e questo pel servizio del commercio; la linea commerciale di Genova si stabilirà in guisa che da questa città si avrà corrispondenza diretta con Milano, colla Francia e con Ginevra. Per questo si sono stabilite macchine telegrafiche dei diversi sistemi adottati per non essere obbligati a fare ripetizioni dei dispacci, dannose per causa del ritardo che producono nella corrispondenza; d'altronde il movimento dei dispacci va continuamente crescendo, dacchè la linea nostra unita alla Lombardia trasmette una quantità di dispacci che per l'addietro si mandavano per altre direzioni. Ora a tal uopo è necessario che il servizio sia fatto in modo che non avvengano ritardi nei quali convenga al commercio preferire altre linee telegrafiche.

PRESIDENTE. Dietro le spiegazioni date dal signor ministro, la Commissione accetta l'aumento che da esso venne proposto?

TORRELLI, relatore. Io credo che la Commissione non muova alcuna difficoltà a tale riguardo.

PRESIDENTE. Allora metto ai voti la categoria 65 nella somma di lire 200,978 60.

(È approvata.)

Categoria 66. *Costruzione di un porto ad Arona*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 500,000.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVOUR, presidente del Consiglio e ministro delle finanze. Nessuno più di me riconosce il vantaggio e l'opportunità dell'opera a cui si riferisce questa categoria. Nulla di meno debbo asserire che essa, a parer mio, non ha un carattere di assoluta urgenza, giacchè anche senza porto i piroscafi possono avvicinarsi alle sponde e venir caricati. Ciò stando, io penso che la condizione delle nostre finanze richiede che si differisca a metter mano a quest'impresa. D'altronde poi non credo che essa si possa compiere nel corrente esercizio, e la Camera sa che quando non fosse appaltata e cominciata nell'anno corrente, secondo la nuova legge di contabilità generale, non si potrebbe più portare nel bilancio successivo, e forza sarebbe il ricorrere di nuovo alla Camera per ottenere il trasporto del fondo dall'uno all'altro bilancio. Quindi, per non gravare il bilancio di somme che non saranno spese, io proporrei alla Camera di sopprimere questa categoria, salva, ben inteso, al Ministero la facoltà di riprodurla nel bilancio del 1855, epoca in cui, giova sperarlo, ci troveremo in migliori condizioni finanziarie.

TORRELLI, relatore. Come relatore, la mia missione è sempre di sostenere le proposte della Commissione. Il signor ministro ha posto la questione su quel terreno ardente in cui, pur troppo, egli ha un grande vantaggio; io non mi fermerò quindi sull'osservazione relativa alla gravità delle presenti nostre condizioni finanziarie, ma dirò solo che, a quanto parmi, si potrebbe venire ad un temperamento: egli è certo che, se non si cominciano i lavori a tempo opportuno, ed il tempo opportuno è questo in cui le acque sono basse, si perde lo spazio d'un anno. Con una somma di 100,000 lire si potrebbero fare le opere le più indispensabili, come le fondamenta, e così guadagnare un anno intero. Credo anch'io che non si possano spendere in quest'opera 500,000 lire nel corso di quest'anno; ma, se si stanziassero, come ripeto, 100,000 lire per l'esercizio del 1854 e 200,000 lire per quello del 1855, si potrebbe raggiungere un doppio scopo, quello voluto dal signor ministro, levando 200,000 lire perchè non si possono spendere nel corrente 1854, e quello che tutti dovremmo volere, cioè di non arrivare troppo tardi col porto, guadagnando un anno, coll'assicurarci almeno delle opere essenziali delle fondamenta.

Ad ogni modo, se il bilancio 1855 non si dovesse votare prima della nostra separazione e mettere in esso la cifra, come diceva lo stesso proponente, ministro delle finanze, converrà avvisare ad una legge speciale, perchè altrimenti si perderebbero non uno, ma due anni, e non so se questo non sarebbe un incaglio grave al commercio. Prego la Camera ad accordare adunque almeno le 100,000 lire.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Mellana.

MELLANA. Chiesi la parola soltanto per rispondere all'onorevole Torelli che, come relatore, era anzi obbligato ad appoggiare la proposta del presidente del Consiglio. La Commissione è sempre partita dal principio di fare economie, non si è indotta a votare le somme richieste, salvo perchè le si diceva che erano d'urgenza e di necessità; ora però che il signor presidente del Consiglio viene a dichiararci che non vi è quest'urgenza in merito a quell'opera, è nello spirito preciso della Commissione del bilancio l'appoggiare la proposta ministeriale, ed io, come membro della Commissione generale, vi aderisco.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti la soppressione della categoria 66.

(È soppressa.)

Categoria 67. *Costruzione di battelli a vapore*, proposta dal Ministero in lire 450,000 e sospesa dalla Commissione.

Il signor ministro ha la parola.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. Il motivo per cui non ho ancora presentato il progetto di legge a questo riguardo si è perchè credevo che l'iscrizione del fondo nel bilancio potesse essere sufficiente. La Camera sa che con una legge è stata data al Governo la facoltà di trattare per la costruzione di questi battelli a vapore; arrivando noi colla strada ferrata fino ad Arona, ognuno vede l'importanza d'avere i battelli a vapore pronti quando sia compiuta la linea, se non tutti, almeno in parte, per poter fare il servizio, altrimenti questo verrebbe eseguito con battelli stranieri, ciò che certamente tornerebbe di svantaggio sommo al nostro commercio. Si è dunque trattato della costruzione di questi battelli a vapore, col patto che verso la fine dell'anno corrente alcuni potessero essere compiuti.

Fra tutte le proposizioni state presentate al Governo, la Commissione nominata espressamente per esaminarle, e composta di persone tecniche, fra le quali un distinto ufficiale del Genio marittimo, chiamato appositamente a Torino, scelse quelle di Escher Wiss, rinomato costruttore di Zurigo. Egli si assunse l'obbligo di costruire i battelli a vapore nel nostro paese, e di darne due da 65 cavalli compiuti dentro l'anno. Esso adottò le norme generali assegnate dalla Commissione, assoggettandosi eziandio a presentare il progetto di dettaglio di uno di questi battelli a vapore, affinchè la Commissione potesse fare nella distribuzione interna del medesimo quelle modificazioni che crederebbe. Egli però dichiarò, che se il Governo non lo autorizzava ad intraprendere subito i lavori ed a fare i relativi approvvigionamenti, non gli era possibile di assumersi l'impegno di compierli dentro l'anno.

Il Governo dunque lo ha autorizzato, credendo sufficiente la domanda fatta nel bilancio degli occorrenti fondi. Ad ogni modo, se la Camera lo esige, io presenterò apposita legge.

Farò ancora osservare che, secondo il desiderio esternato in questa stessa seduta dalla Camera, dovrebbe essere presentato, insieme al progetto di legge, il disegno del battello. Ora questo io non avrei potuto presentarlo prima d'ora, perchè l'ho mandato ad esaminare al suddetto ingegnere marittimo, membro della Commissione, affinchè facesse le sue osservazioni, e vedesse se fosse il caso d'introdurvi qualche modificazione. Spero che fra pochi giorni egli lo restituirà, ed allora presenterò, se la Camera lo vuole, il progetto di legge unitamente al disegno.

MELLANA. Io veramente assentirei a che questa questione fosse fin d'ora discussa; e vi assentirei tanto più per levare il signor ministro da una posizione assai equivoca in cui si troverebbe, da quanto mi si dice, poichè avrebbe già data commissione di questi battelli; cosicchè sarebbe necessario regolarizzare al più presto questa cosa; ovvero richiamarlo al più presto ed in tempo da tale cammino. Ma io ho chiesto la parola specialmente per fare due osservazioni al signor ministro. Ricorderà la Camera come in occasione della grave discussione se si dovesse costruire una strada continuativa pel lago d'Orta, oppure quella di Arona, il signor ministro parlava sempre di barche, nelle quali entrarebbero i vagoni della strada ferrata, colle merci ed i viaggiatori, e quindi toglieva di mezzo la grave ragione che gli si opponeva, della spesa del carico e ricarico che occorrerebbe pel caso si adottasse la linea di Arona, ed in tal modo osteggiava quelli che

propugnavano l'altra linea. Oggi non si parla più di barche, ma bensì di battelli a vapore. Il signor ministro è quindi in contraddizione con se stesso e nel lasso di pochi mesi.

Quanto a questi battelli io domanderò al signor ministro perchè li faccia costruire in ferro, errore questo che fu già combattuto dalla Camera in occasione della concessione della linea transatlantica; e la Camera assolutamente non approvò quella concessione, salvochè la compagnia si obbligasse a costruire alcuni vapori in legno, perchè i battelli in ferro non servirebbero in caso si dovessero armare per difesa dello Stato.

So pure che una volta un presidente del Consiglio, l'onorevole D'Azeglio, disse che i destini d'Italia non si dibatterebbero sul lago Maggiore. Io pure credo che colà non si decideranno i destini d'Italia, ma però potrebbe venir caso che colà si trattasse della sicurezza dei cittadini italiani, e quindi, giacchè si fa una spesa di battelli, sarebbe bene che avessero anche potuto servire a quello scopo, a quello cioè di poter avere sul lago una forza sufficiente da opporre a quella che ha spiegata l'Austria.

A petto dell'opinione emessa allora dalla Camera, non comprendo il perchè il signor ministro di motuproprio, senza una legge che lo autorizzi, abbia adottato un opposto sistema ed abbia ordinato la costruzione di battelli in ferro, i quali non servirebbero in caso dovessero essere armati.

PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici. La Commissione incaricata di esaminare questa questione ha rappresentato che sarebbe derivata tale utilità dal fare i battelli in ferro, che il Governo se ne è convinto ed ha preferito questo sistema. Aggiungerò che, quantunque i battelli in legno siano più opportuni per essere armati, ciò non toglie che non si possano armare convenientemente anche i battelli in ferro. Dirò poi che con tre battelli si può fare il servizio e delle persone e delle merci, e finalmente che quanto al servizio continuativo, servendosi di barche su cui si possa caricare la mercanzia, questo sarà della più grande utilità, e potrà introdursi quando il movimento sia notevole; ma questo grande movimento non si può sperare se non quando sarà aperta la linea del Lukmanier, dalla quale siamo ancora molto lontani. Tuttavolta interessa moltissimo avere questi battelli ed averli capaci di fare ambidue i servizi, essenzialmente per impadronirsi, come ho detto, della navigazione del lago Maggiore, tanto più importante in quanto che non manca un'ottima comunicazione colla Svizzera, anche nello stato attuale delle cose; mentre alla parte settentrionale del lago, il deputato Mellana sa benissimo che esiste un'ottima strada pel commercio, molto frequentata, quella cioè del San Gottardo, per cui si viene dalla Lombardia; e tenga per certo che quando noi avremo una navigazione sollecita e abbastanza forte sul lago Maggiore, tutto verrà a congiungersi sulla nostra linea; anche le comunicazioni colla Lombardia preferiranno di raggiungerla ad Arona per accedere alla Svizzera.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposizione della Commissione di sospendere la categoria 67.

(La Camera approva.)

Coerentemente alla deliberazione presa dalla Camera sulla categoria 7, la suddivisione di questa venne fatta dall'ufficio della Presidenza nel modo seguente:

Categoria 7 A. *Strada reale di Milano*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 118,900.

Categoria 7 B. *Strada reale di Francia*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 124,592.

Categoria 7 C. *Strada reale di Nizza*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 80,738 67.

Categoria 7 D. *Strada reale di Genova*, proposta dal Ministero in lire 74,932 35, e soppressa dalla Camera col suo voto di sabato.

Categoria 7 E. *Strada reale del Sempione*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 149,093 46.

Categoria 7 F. *Strada reale di Ginevra*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 7150.

Categoria 7 G. *Strada reale di Levante*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 23,779.

Categoria 7 H. *Strada di congiunzione tra quelle reali di Piacenza e di Nizza*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 3800.

Categoria 7 I. *Strada reale da St-Julien ad Annemasse*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 2700.

Categoria 7 L. *Strada reale da Cagliari a Porto Torres*, in lire 13,093 03.

Categoria 7 M. *Strada reale da Cagliari a Terranova*, in lire 2686.

Categoria 7 N. *Strada reale da Alghero a Terranova*, in lire 1760.

Se non vi è opposizione, metto ai voti questa suddivisione della categoria 7.

(È approvata.)

**RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER
MODIFICAZIONE ALLE TASSE SANITARIE.**

FARINI, relatore. Ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza la relazione della Commissione incaricata di esa-

minare il progetto di legge per modificazione delle tasse sanitarie. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 292.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

ASPRONI. Pregherei il signor presidente a voler portare all'ordine del giorno per domani la relazione della petizione del Consiglio comunale di Cagliari.

PRESIDENTE. Il deputato Asproni vedrà appunto dall'ordine del giorno fissato per la seduta di domani che il suo desiderio è appagato.

La seduta è levata alle ore 3 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Relazione di una petizione sporta dal municipio di Cagliari;

2° Discussione del progetto di legge tendente a stabilire le norme per la sanzione e promulgazione delle leggi;

3° Discussione del progetto di legge per alienazione d'una casa demaniale in Sassari;

4° Discussione del progetto di legge per acquisto per parte dello Stato di beni appartenenti all'Ordine mauriziano.