

TORNATA DEL 23 GIUGNO 1858

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GENERALE QUAGLIA.

SOMMARIO. *Omaggio — Seguito della discussione del progetto di legge stato emendato dal Senato, per il riordinamento dei Consolati — Opposizioni del deputato Sinco all'articolo 144, aggiunto dal Senato — Parole in difesa del relatore Montagnini — Si approva quell'articolo, e quindi i susseguenti fino al 161, ultimo — Votazione ed approvazione dell'intero progetto — Discussione dello schema di legge per cessione di terreno all'istituto dei sordomuti — Obbiezioni del ministro per le finanze all'articolo 1, e spiegazioni del relatore Demaria — Osservazioni del deputato Della Motta, e risposta del relatore — Si approva l'articolo 1 emendato, ed il secondo — Approvazione dei due articoli del progetto di legge per concentramento del servizio dei telegrafi nel Ministero dei lavori pubblici — Votazione ed approvazione dei due progetti — Annunzio d'interpellanza del deputato Boggio al Ministero sopra il visto vescovile alle tesi universitarie — Relazione sul progetto di legge per spese maggiori e nuove sul bilancio 1858 — Discussione del bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio del 1859 — Modificazione alle categorie 1 e 2 — Obbiezioni ed istanze dei deputati Del Carretto, Biancheri e Depretis sulla categoria 20, Strada da Nizza a Voltri, e spiegazioni del ministro per lavori pubblici e del ministro Paleocapa — Osservazioni ed eccitamenti dei deputati: Tornielli sulla categoria 22, Corsi sulla categoria 24, Sinco sulla categoria 25, Cavour Gustavo sulla categoria 35, Castellani-Fantoni, Sinco, Depretis sulla categoria 41bis e 43, e risposte dei ministri per lavori pubblici, per l'interno e per le finanze — Si approvano le categorie fino alla 44.*

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

SARACCO, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, ed espone il seguente sunto di petizioni:

- 6554. Cento sessantasei abitanti di Fossano,
- 6555. Sedici abitanti di Tenda,
- 6556. Sessantun abitanti di Briga,
- 6557. Trentasei abitanti di Boves,
- 6558. Cinquantadue abitanti di Peveragno,
- 6559. Trecento undici abitanti di Oneglia,
- 6560. Cento sessantasette abitanti di Bordighera,
- 6561. Sessantun abitanti di Gressio,
- 6562. Ventiquattro abitanti di Nucetto,
- 6563. Quarantasette abitanti di Bagnasco,
- 6564. Dieci abitanti di Roburent,
- 6565. Cento quaranta abitanti di Ormea,
- 6566. Cento sessantasei abitanti di Pamparato,

rivolgono alla Camera distinte petizioni, firmate dai rispettivi sindaci e consiglieri comunali, collo quali, ad dimostrati i danni che ne risentirebbero quelle popolazioni qualora venisse sancita la proposta concessione di una strada ferrata da Torino a Savona, chiedono che sia prescelta una linea che meglio corrisponda agli interessi della loro provincia.

6567. Bignami avvocato Pietro, consigliere del comune di Sannazzaro (Lomellina), rappresentato che dalla maggioranza di quel Consiglio comunale rifiutossi

l'inserzione in un verbale di una sua dichiarazione motivata, e che infruttuosamente già si rivolse alle autorità amministrative per ottenere una riparazione, chiede che la Camera voglia trasmettere la presente sua petizione al Ministero dell'interno, perchè provveda a termini del disposto dall'articolo 255 della legge 7 ottobre 1848.

(Il processo verbale è approvato.)

OMAGGIO.

PRESIDENTE. L'ingegnere Ignazio Michela fa omaggio alla Camera di otto copie d'un suo opuscolo: *Sul miglioramento dell'irrigazione.*

(Saranno deposte nella biblioteca.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER IL RIORDINAMENTO DEI CONSOLATI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul progetto di legge stato emendato dal Senato relativo all'ordinamento del servizio consolare.

La discussione ieri è rimasta all'articolo 144, stato aggiunto. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 281.)

Lo rileggo :

« Ove risieda nel circondario del Consolato un nazionale, il quale si trovi in condizione di potere essere sottoposto ad interdizione, od alla deputazione di un consulente giudiziario, il tribunale consolare provvede secondo le norme stabilite nel libro I, titolo 10, capitolo 2 del Codice civile, salve le modificazioni seguenti :

« Nei casi previsti dagli articoli 371 e 372 spetta al console di promuovere d'ufficio l'interdizione ;

« La sentenza con cui è ordinata l'interdizione o la nomina di un consulente è notificata alla parte ed affissa per un mese alla porta del Consolato ;

« Un estratto di essa è trasmesso al Ministero di grazia e giustizia per l'effetto di cui nel secondo alinea dell'articolo 383 del Codice civile. »

La parola spetta al deputato Sineo.

SINEO. Il cambiamento arrecato dal Senato a questa parte della legge che era stata adottata dalla Camera, mi pare offrire qualche pericolo per la libertà individuale di quelli fra i nostri concittadini che si trovassero per avventura isolati in lontano paese. La vostra Commissione ha sentito anche essa qualche ripugnanza a dare la sua approvazione a quest'emendamento del Senato ; è questo l'emendamento, dice la Commissione, al quale essa si accosta meno di buon grado. Esamini la Camera se debba anche meno di buon grado accostarsi al medesimo, oppure assolutamente respingerlo.

L'interdizione che involge questioni gravissime di libertà individuale, può essere sorgente di gravi pericoli quando si tratta d'imbecillità o di furore. Molte volte l'imbecillità ed il furore furono supposti per dare agio a sfogare le più malvagie passioni. Non solo i romanzi, ma anche le storie ce ne adducono molti esempi, e la triste esperienza del foro viene non di rado a confermare su questo soggetto gli insegnamenti della storia.

Ma, se è difficile l'evitare la frode ed i soprusi macchinati sotto il pretesto d'imbecillità o di furore, è ancora più difficile il determinare e definire la prodigalità. Questo dipende dalle circostanze, dalle abitudini dei paesi, e specialmente dalle tendenze di quelli stessi che devono giudicare: un tale è prodigo in un paese, rimpetto ad alcuni cittadini, che forse sarebbe considerato come liberale e munifico rimpetto ad altri.

La Camera sa che non tutte le legislazioni moderne ammettono la interdizione per prodigalità: essa sta scritta nei libri del diritto romano; ma credo che la maggior parte dei Codici moderni hanno depennata questa causa d'interdizione. Il nostro Codice civile tuttavia ha mantenuto in questa parte la legislazione romana.

Quando un cittadino è nel suo paese, ed è vicino ai suoi parenti, ai suoi amici, ed è conosciuto da tutti, il pericolo è tenue, vi è sempre modo di ottenere giustizia.

Abbiamo avuto molti esempi di interdizioni provocate senza questo fondamento, ed accolte qualche volta dai

tribunali provinciali; ma le sentenze furono riformate dalle Corti di appello.

Quando invece un cittadino si trova isolato in paese in cui non è conosciuto che dal solo console, allora, se si fa una specie di cospirazione contro di lui, se si ha interesse a togliergli l'amministrazione dei suoi beni, ciò si può fare troppo agevolmente.

Se un tale, a cagione d'esempio, è andato in America od in Africa, in paese ove non siano frequenti le comunicazioni col Piemonte, ed abbia in vista qualche buona speculazione, e vi sia un concorrente che abbia interesse a sospendergli la facoltà di agire, ecco in pronto un provvedimento per interdizione.

Io credo che il Ministero e la Camera avevano operato molto saviamente, l'uno nel presentare, l'altro nell'approvare la legge, senza occuparsi di questa materia speciale dell'interdizione, e lasciare che si procedesse secondo il diritto comune.

Ora invece il Senato ha voluto farne un oggetto di disposizione speciale, e dichiarare in modo esplicito che i Consolati possano procedere contro il nazionale, quando siavi contro di lui denuncia anche per semplice prodigalità.

Io temo che questa disposizione possa essere sorgente di pericoli per un nostro connazionale che si trovi isolato in lontani paesi.

Per non trattenere la Camera in troppo estesi sviluppi, li sottopongo semplicemente queste considerazioni; esse mi rendono molto inclinato a respingere l'articolo proposto dal Senato.

PRESIDENTE. Il relatore della Commissione ha facoltà di parlare.

MONTAGNINI, relatore. Le osservazioni presentate dall'onorevole preopinante, deputato Sineo, non possono fare variare l'opinione in cui venne per ultimo la Commissione vostra, dicendo che, sebbene meno di buon grado, pure si acconciava all'emendamento introdotto dal Senato.

Si acconciava meno di buon grado la Commissione a questo emendamento, non già perchè esso non fosse nello spirito della legge, come è stata votata, ma perchè, a parere della Commissione, si verrebbe a provvedere specificamente ad uno dei vari atti di giurisdizione volontaria o, dicasi pure, di giurisdizione mista, mentre per gli altri si era complessivamente provveduto col disposto dell'articolo 137, dove è detto che i Consolati, oltre le attribuzioni loro avanti conferite, possono anche, nell'interesse dei nazionali, procedere a quegli altri atti appartenenti alla volontaria giurisdizione che siano dalle leggi autorizzati; pei medesimi atti i consoli sono investiti di tutte quelle facoltà che vengono assegnate ai giudici di mandamento ed ai presidenti di tribunale, ed i tribunali consolari avranno quelle accordate ai tribunali provinciali e di commercio.

Vede quindi l'onorevole Sineo, vede la Camera, come nel concetto della Commissione ed in quello della Camera stessa, che approvava questo articolo anche nella tornata di ieri, sono già compresi tutti indistintamente

gli atti di giurisdizione volontaria; ciò che vide non troppo di buon occhio la vostra Commissione si fu che vengasi, a proposito di un solo degli atti di giurisdizione volontaria o mista, a tracciare le norme del procedimento.

Stimò la Commissione che vi possa essere qualche pericolo in questa eccezione che si volle introdurre, mentre crede che non si possa e non si debba distrarre dalla giurisdizione dei consoli e dei tribunali consolari l'atto d'interdizione.

E diffatti già nel progetto stato approvato dalla Camera, all'articolo 139, non si trova tra gli atti di giurisdizione riservati ai tribunali dello Stato l'atto d'interdizione. Sopra ciò conviene ritenere in fatto che la giurisdizione dei tribunali consolari e dei consoli, in materia di atti di giurisdizione volontaria come in materia di giurisdizione contenziosa, non si esercita se non nei paesi che diremo fuori di cristianità; anzi il Consiglio di Stato nel suo primo disegno, che riscontrò a quello del Ministero, aveva introdotta questa distinzione tra paesi di cristianità e paesi fuori di cristianità. Non parve opportuna questa distinzione, quasi ch'è si volesse fare al cospetto del mondo civile una distinzione che feriva in certo modo l'amor proprio di quei Governi.

È da ritenersi che presso quei Governi fuori cristianità l'esercizio della giurisdizione è stato introdotto dietro i trattati che ebbero il loro principio da quelli tra la Francia e la Porta Ottomana, e poi si sono svolti mano mano cogli usi e colle consuetudini.

Ora, non conveniva venire ad intaccare questo stato di cose; era forse indelicato il segnalare quei Governi colla distinzione tra paesi di cristianità e paesi fuori di cristianità.

Posta la cosa in questi termini, si convincerà di leggieri la Camera come non possa esserci danno, anzi ci sia tutto il vantaggio dei nostri nazionali, che abbiano in quei paesi dei tribunali loro propri e ordinari. E si noti che non trattasi soltanto di nazionali che vi passino anni o mesi, ma sostanzialmente di famiglie che sono da dieci, quindici generazioni, da più secoli colla stabilità. Tanto è vero che molte di queste famiglie, che anticamente erano partite da Genova, non figurano nemmeno più tra le famiglie suddite del nostro Stato, ma figurano fra i così detti *protetti*.

Vede dunque la Camera come si tratti di provvedere agli interessi di persone che hanno colà stato, famiglia, tutto quanto forma il vivere sociale; ed hanno bisogno in quei paesi dell'assistenza dei nostri consoli e dei tribunali consolari.

Ma, si osserva, può essere questo pericoloso. Io dirò che, se trattasi dei casi di furore, d'imbecillità, di demenza, allora l'onorevole Sineo sa che l'articolo 368 del Codice civile richiede che questi fatti non siano transitori od accidentali, ma vestano un carattere di abitualità. E in tali casi il tribunale consolare dovrà osservare questo articolo.

In quanto alla prodigalità non è detto che sempre debbasi applicare l'interdizione, poichè l'articolo 369 si

limita a dichiarare che il prodigo potrà pure essere interdetto.

Vede dunque l'onorevole Sineo che il tribunale consolare, maneggiandosi con quel prudente consiglio che le condizioni locali richieggono, verrà a pronunziare l'interdizione nei casi di prodigalità, appunto allora soltanto in cui sia necessaria all'interesse dell'interdicendo.

Sa inoltre l'onorevole Sineo e la Camera come i decreti di interdizione non si pronunzino così *ex abrupto*, ma siano circondati da molte e valide cautele.

Diffatti, prima di tutto deve sentirsi il parere del Consiglio di famiglia, quindi la domanda d'interdizione deve essere notificata all'interdicendo, insieme coll'indicazione dei fatti, dei testimoni e dei documenti annessi e col parere del Consiglio di famiglia; poi il tribunale interroga a porte chiuse l'interdicendo e si redige verbale delle sue risposte; e l'interdicendo, cui venne notificata l'istanza per la sua interdizione, e sono anche stati notificati i fatti sui quali si appoggia l'istanza ed indicati i testi, quando all'udienza poi è sentito nelle sue risposte, può contraddire ai fatti e porgere istanza perchè si sentano altri testimoni.

Ora, vede la Camera quante guarentigie circondino tali atti; e ritenga ancora come in quei paesi i nostri cittadini abbiano per la maggior parte casa, parenti, famiglia e tutto quello che occorre per far luogo ad un Consiglio di famiglia regolarmente costituito.

Se poi per caso il tribunale consolare errasse, vi è anche il rimedio dell'appello; come nei regi Stati, così in quei paesi si potrà dalle sentenze del tribunale consolare appellare alla Corte di appello, che sarà quella di Genova.

Sa la Camera che le Corti di appello possono ordinare un nuovo interrogatorio dell'interdicendo. Epperò sono tali e tante le cautele, che per me non dubito di asserire che ha fatto bene la Camera quando, adottando l'articolo 137, ha in complesso autorizzato i consoli a fare tutti gli atti di giurisdizione volontaria o mista, meno quelli espressamente eccezzuati dall'articolo 139, nei quali atti era ed è compresa l'interdizione.

Forse, nel concetto della Commissione, il Senato avrebbe potuto prescindere dal segnare norme speciali per gli atti di interdizione; ma, dacchè l'ha fatto, non trovo che ci sia alcun inconveniente ad adottare la nuova disposizione introdotta nella legge, anche per non rimandarla un'altra volta all'altra parte del Parlamento.

SINEO. Se avessi creduto che la Commissione sotto il nome di *atti di giurisdizione volontaria* intendesse assolutamente di comprendere anche l'interdizione per semplice prodigalità, io avrei fatto qualche obiezione al progetto di legge sino dalla prima volta che si presentava.

Io credeva che sotto il nome di *giurisdizione volontaria* non s'intendessero quegli atti che non sono assolutamente volontari, o sono misti di volontario e contenzioso.

Quando si istituisce una causa di prodigalità, e il preteso prodigo si oppone, la causa assume evidentemente il carattere di contenzioso, cessa di essere una questione meramente volontaria. E come si può dire di giurisdizione volontaria l'atto con cui si pretende che uno non possa disporre liberamente dei suoi beni? Un uomo che ha la mente chiara come gli altri, che solo ha una tendenza a spendere oltre la misura comune, a quest'uomo si pretende diminuire la sua libertà, la facoltà di disporre della roba sua? E la questione che si agita su questa base è una questione di mera giurisdizione volontaria? Io ho creduto che la Commissione non fosse di quest'avviso, e che fosse per questo motivo che essa, nel successivo articolo 139, eccettuava soltanto le adozioni ed altri veri atti di giurisdizione volontaria. Ed invece l'adozione non può avere luogo senza che sia consenziente l'adottante e l'adottato. Ma veramente non so concepire come si consideri quale atto di mera giurisdizione volontaria la istanza d'interdizione, specialmente contro un prodigo che si difende con tutte le sue forze contro l'accusa di prodigalità.

Il Senato, io credo, appunto perchè ha veduta questa difficoltà, ha voluto spiegarsi provvedendo espressamente ai casi d'interdizione, il che mi sembra meritare l'attenzione della Camera, tanto più dopo le spiegazioni date dall'onorevole relatore.

Egli ci ha parlato specialmente di quelle famiglie che forse si possono considerare come non appartenenti neanche propriamente alla cittadinanza del nostro paese. Sono famiglie che da secoli sono stabilite in Oriente. Là hanno tutta la somma delle loro cose; non hanno più relazioni coll'antico Stato, altro che quella di protetti dirimpetto al protettore.

Queste famiglie... Io domando tutta l'attenzione del relatore su questo punto. Il signor relatore ha portato specialmente l'attenzione della Camera sulle famiglie dei protetti, ed ha detto che a loro specialmente doveva toccare di essere soggetti a questa giurisdizione, ma non ha escluso che fossero anche colpiti quelli che temporariamente, isolatamente si potessero trovare in quei lontani paesi. Le obiezioni sono gravi e sotto il primo e sotto il secondo aspetto. Come mai vuole la Commissione che, quando vi è qualche accusa di prodigalità in una di queste famiglie, le quali non hanno più nessuna relazione col nostro Stato, non hanno qua nessun interesse, nessuna parentela, le quali sono dirimpetto al Piemonte come possono essere dirimpetto alla Spagna ed alla Francia, se il preteso prodigo non è contento della sentenza del tribunale consolare, debba l'accusato portarsi in Genova per interporre l'appello? Non è cosa grave questa il costringere un abitante dell'Oriente a venire in Genova a difendersi contro una accusa di prodigalità che sia stata forse troppo leggermente accolta da un tribunale consolare? E questa non è una ipotesi tanto difficile ad avverarsi, perchè vi è certamente somma probabilità che i tribunali provinciali presentino non minori guarentigie che i tribunali consolari; ep-

pure abbiamo spesso sentenze di tribunali provinciali che troppo facilmente accolgono le istanze d'interdizione. Accadrà lo stesso in Oriente nei tribunali consolari, e allora queste famiglie dovranno intraprendere un viaggio lontano, fare incumbenti in paese lontano con cui non hanno relazione di sorta, solo per appellare da questa sentenza.

Vede dunque il signor relatore che anche sotto questo aspetto la legge, come sta scritta, presenta molti inconvenienti.

Inoltre non trova l'onorevole relatore che per coloro i quali hanno in Oriente la somma delle loro cose, diventi pieno d'inconvenienti l'applicare alla semplice prodigalità gli articoli 146 e 147 della legge? Questi articoli sono stati adottati dal Senato quali erano stati votati dalla Camera, o almeno senza essenziale modificazione, e sono così concepiti:

« Art. 146. Le leggi dello Stato saranno osservate dai consoli e dai tribunali consolari in tutto ciò per cui non sia altrimenti statuito dai trattati, dalla consuetudine o dalla presente legge.

« Qualora vi sia impossibilità di conservare le forme prescritte dalle leggi nostre, ne sarà fatta menzione nei singoli atti.

« Art. 147. Non saranno però ammesse altre nullità di forma, fuorchè quelle che lasciano assoluta incertezza sulle persone, sull'oggetto delle istanze, sul luogo e sul termine per comparire, ovvero che costituiscono l'essenza dell'atto. »

Questo facilitare nelle forme, questo volere che in quei paesi, certamente non meglio organizzati dei nostri, vi siano guarentigie minori di forme per accertare la prodigalità, non sembra alquanto pericoloso?

Noi non crediamo che il nostro Codice civile abbia ecceduto nello stabilire formalità, crediamo anzi che le forme fissate sono semplici assai, e appunto quali sono necessarie a guarentire la libertà. Ora, se noi recediamo da queste forme, se vogliamo che non tutte siano necessarie, se ammettiamo che cammini con minor rigore in quei paesi, mi sembra che, specialmente quando si tratta della prodigalità, incontreremo gravi inconvenienti.

Lasciamo ora quelle famiglie dei protetti da parte e veniamo ai cittadini piemontesi che si trovano accidentalmente e temporariamente in Oriente. Questi cittadini, dice l'onorevole relatore, sono anche essi guarentiti, perchè bisogna convocare un Consiglio di famiglia; potranno difendersi, potranno chiamare testimoni in loro appoggio.

Ma in quale modo? In mancanza di nazionali possono essere chiamati gli esteri, l'albergatore, per esempio, o qualunque altro col quale il nostro nazionale avrà avuta qualche momentanea ed accidentale relazione. Si vede così in quale pericolo sia posta la libertà individuale di queste persone. Bastano infatti uomini coi quali il nazionale non ha avuto che relazioni molto passeggere, relazioni superficiali, che non ha mai conosciuto prima del suo arrivo; basta il consiglio di questi esteri per

fare luogo all'interdizione. Sotto questo aspetto si riproduce il pericolo al quale io poc' anzi accennava. Credo dunque che, ad onta delle spiegazioni date dall'onorevole relatore, la legge sarebbe più saviamente concepita se non ci fosse quest'articolo, che mi pare essere stato aggiunto senza bastante ponderatezza.

MONTAGNINI, relatore. Quanto alle spiegazioni da me date, mi rimetto al giudizio della Camera.

Dirò soltanto che, secondo i principii del diritto giudiziario che conosce meglio di me l'onorevole Sineo pei la sua molta esperienza delle materie legali, trovasi ammessa la distinzione tra giurisdizione volontaria o mista e giurisdizione propriamente detta *contenziosa*. Quella di cui si parla non può classificarsi nelle giurisdizioni contenziose propriamente dette, perchè ha in mira più particolare l'interesse di un solo, dell'interdicendo (1); epperò deve essere classificata fra le giurisdizioni se non volontarie, almeno miste.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 144 testè letto.

(È approvato, e si approvano indi gli articoli dal 145 al 161 ultimo.) (Vedi vol. *Documenti*, pagine 257 e 281.)

Si procede alla votazione per squittinio segreto sul complesso della legge.

Risultamento della votazione:

Presenti e votanti	100
Maggioranza	51
Voti favorevoli	88
Voti contrari	12

(La Camera approva.)

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE RELATIVO AD UNA SCUOLA PER SORDO-MUTI IN TORINO.

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge per autorizzare una cessione di terreno a favore della scuola normale dei sordo-muti in Torino. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1109.)

« Art. 1. È autorizzata la cessione a favore della scuola dei sordo-muti in Torino del tratto di terreno

(1) Nel Codice civile, libro I, il titolo X, *Della maggiore età, dell'interdizione e del consulente giudiziario*, viene di seguito ai titoli *Della adozione, dell'emancipazione, della tutela*, ecc. Nel Codice di procedura civile, libro V, il titolo VIII, *Dell'interdizione*, viene dopo i titoli *Dei consigli di famiglia, della vendita dei beni appartenenti ai minori*, ecc. Nella tariffa annessa al Codice di procedura civile si trova che i segretari dei tribunali possono applicare ai decreti d'interdizione il numero 8 del capo 2° titolo 3°: tale capo 2° è iscritto: *Procedimenti diversi ed atti di volontaria giurisdizione*, mentre il capo 1° è puramente intitolato: *Materia contenziosa*.

Anche per nomine e revocche di tutori, e simili, accadere possono controversie.

sugli antichi spalti della cittadella di questa città, descritto coll'indicazione di *lotto xiv*, nel tipo dell'ispettore ingegnere delle finanze, cavaliere Giannone, del 1° giugno 1858, per erigervi l'edificio destinato a sede dell'istituto stesso.

« Art. 2. Mediante una tale cessione, della quale dovrà risultare per pubblico istrumento, esente dal diritto proporzionale di insinuazione, l'istituto dal 1° gennaio 1863, avrà obbligo di mantenere tre posti gratuiti interni a beneficio di sordo-muti poveri. »

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola, si passa alla discussione degli articoli.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. La Commissione ha creduto, nell'interesse di aumentare la superficie di terreno che era stata proposta dal Ministero, col portarla da 3137 metri quadrati a 5551, e così concedere una maggiore superficie di 2414 metri quadrati.

Il dono per conseguenza proposto a favore di questa società, mentre nel progetto ministeriale equivaleva ad una somma di lire 32,000 circa, coll'aggiunta della Commissione ascenderebbe a lire 58,000, con un aumento di lire 26,000.

Il Ministero, vista la buona disposizione della Commissione, la quale è, per così esprimermi, una emanazione degli uffici, non dubita punto che questa maggiore concessione venga anche condiscesa dalla Camera, e quindi non ha difficoltà d'acconsentire a questo maggiore favore; con che però la società venga assoggettata a due condizioni: la prima delle quali è che questo terreno sia esclusivamente destinato all'edificio per l'istituto dei sordo-muti, che cioè non ne venga alienata una parte, giacchè allora sarebbe in certo modo delusa l'intenzione della Commissione e della Camera, che è di mettere l'amministrazione dell'istituto in grado di costruire un edificio ampio, spazioso, con tutti gli accessori necessari per la buona educazione, sia igienica, sia morale, di questi alunni. Io spero che la Commissione non avrà difficoltà di aderire a questa proposta.

La seconda condizione poi sarebbe di accrescere di uno o due i posti gratuiti a favore dei sordo-muti poveri. Secondo la proposta del Ministero, la quale assegnava a quest'istituto una superficie di circa 3000 metri quadrati, si metteva come corrispettivo l'obbligo di mantenere tre posti gratuiti: ma ora che viene accresciuta questa superficie di due terzi, parmi che sia giusto di accrescere anche il numero dei posti gratuiti, se non nella stessa proporzione del dono, almeno almeno di aggiungere un onere maggiore. Parmi però che, avuto riguardo anche alle condizioni finanziarie di quest'istituto, per non andare con troppo rigore, si potrebbe limitare l'aumento dei posti ad uno.

Finalmente osserverò ancora che il Ministero aveva pure stabilito che questi posti gratuiti a carico dell'istituto fossero distribuiti a cura del Governo, che cioè il Governo fosse incaricato di designare i giovani più poveri per occupare questi posti: la Commissione invece

darebbe questo incarico alla stessa amministrazione dell'istituto. Il Ministero non ha difficoltà di spogliarsi di tale imbarazzo. Certamente egli non si era riservata questa facoltà per altro, se non dietro il riflesso che il ministro dell'interno si trova in grado di conoscere meglio le condizioni di questi infelici sotto il rapporto particolarmente delle loro facoltà. Tuttavia non insisto sopra di ciò, e di buon grado acconsento che l'amministrazione sia libera, ma non assoluta, perchè ne potrebbero forse nascere abusi maggiori di quelli che per avventura si sono affacciati alla mente della Commissione nel sistema del Governo.

Dunque mi pare che si dovrebbe mettere la condizione che questi sordo-muti che occuperebbero i posti gratuiti stabiliti in questa legge venissero scelti dall'amministrazione fra i poveri di tutto lo Stato.

Il dono che si fa è dono nazionale e deve, per conseguenza, andare a beneficio di tutte le provincie, salvo poi, con un regolamento, il determinare in che modo verrà stabilito questo turno.

Mediante queste modificazioni il Ministero aderisce di buon grado al progetto della Commissione.

DEMARIA, relatore. La Commissione ebbe per iscopo, nel concedere una maggior area, di fare sì che la scuola per i sordo-muti, prendendo anche sviluppo più ampio, ed accogliendo maggior numero di allievi, potesse dilatare il suo fabbricato. Quindi arride alla Commissione la proposta del signor ministro che questo terreno che si concede non possa essere rivolto ad altra destinazione, ed accettando la Commissione la proposta del Ministero, proporrebbe il seguente alinea all'articolo 1:

« Questo tratto di terreno non potrà essere divertito ad uso diverso da quello contemplato nella presente legge. »

Quanto all'aggiunta di un posto gratuito che il signor ministro vorrebbe che si facesse ai tre già accennati nel suo progetto, in corrispettivo del tratto di terreno maggiore di quello da lui proposto, la Commissione eziandio non ha alcuna difficoltà ad opporre a tale aumento, come neanche di aggiungere che i posti gratuiti siano, dalla direzione dell'istituto, dati per turno alle provincie; tanto più che era già idea, che la Commissione accoglieva con favore nel suo seno, proposta da uno dei suoi membri, quella di conferire direttamente alle provincie, per turno, la scelta di questi allievi.

Quindi io sono lieto di dire che la Commissione aderisce pienamente alle modificazioni proposte dal signor ministro in compenso di quelle fatte dalla Commissione, che egli ha accettate.

DELLA MOTTA. Io desidererei qualche spiegazione riguardo alle modificazioni che si presentano ora a questo progetto. Si domanda d'aumentare d'un posto gratuito l'obbligazione che, secondo il primitivo progetto, lo stabilimento dovesse avere di mantenere tre individui.

Per quello che io sento, questo stabilimento non è in condizioni guari prospere, ed il dono che ora gli si fa è bensì un bellissimo dono, ma è improduttivo, anzi

cagionerà una grave spesa al medesimo per addivenire alla costruzione del nuovo edificio, di cui gli si concede in dono l'area, con divieto di non divertirne alcuna parte ad altro uso. Per vari anni l'istituto non migliorerà lo stato delle sue rendite annue, esonerandosi dal fitto che paga pel locale che occupa. Quindi io domando che si fissi un'epoca in cui debba cominciare il peso che dovrà sopportare quest'istituto, la quale sia corrispondente al tempo in cui l'istituto potrà stabilirsi in questo locale nuovo.

DEMARIA, relatore. Lo schiarimento chiesto dall'onorevole Della Motta è già nel concetto della legge. La Commissione, appunto perchè l'onere dei nuovi posti gratuiti non gravasse le finanze dell'istituto prima che fosse compiuta la costruzione del nuovo edificio, ha stabilito che questi posti gratuiti non abbiano luogo che dal primo gennaio 1863, epoca in cui, secondo i calcoli e gli schiarimenti addotti alla Commissione, la nuova casa, condotta a termine ed abitabile, potrà accogliere l'istituto, e farà cessare la spesa attuale della pigione.

PRESIDENTE. La Commissione, d'accordo col signor ministro, propone la seguente redazione dell'articolo primo:

« Art. 1. È autorizzata la cessione a favore della scuola dei sordo-muti di Torino del tratto di terreno sugli antichi spalti della cittadella di questa città, descritto coll'indicazione *lotto xiv*, nel tipo dell'ispettore ingegnere delle finanze cavaliere Giannone del 1° giugno 1858, per erigervi l'edificio destinato a sede dell'istituto stesso.

« Questo tratto di terreno non potrà essere divertito ad uso diverso di quello contemplato nella presente legge. »

Pongo ai voti quest'articolo.

(La Camera approva.)

« Art. 2. Mediante una tale cessione, della quale dovrà risultare per pubblico istromento, esente dal diritto proporzionale di insinuazione, l'istituto dal 1° gennaio 1863 avrà obbligo di mantenere quattro posti gratuiti interni a beneficio dei sordo-muti poveri, scelti per turno fra tutte le provincie dello Stato. »

Pongo ai voti quest'articolo.

(La Camera approva.)

Prima che si passi allo squittinio segreto, se la Camera non muove difficoltà si potrebbe passare alla discussione di un altro progetto di legge che è di due soli articoli, per poi votare contemporaneamente sul complesso dei due progetti. (*Segni di assenso*)

APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE: CONCENTRAMENTO DEL SERVIZIO DEI TELEGRAFI NEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Porrò in discussione il progetto di legge relativo al concentramento del servizio dei telegrafi nel Ministero dei lavori pubblici. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 969.)

La discussione generale è aperta.

Se nessuno domanda la parola nella discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

« Art. 1. Le somme stanziato alle categorie 13, 14, 15, 16, 17 e 66 nel bilancio 1858 del Ministero dell'interno nel servizio dei telegrafi elettrici, rilevanti a lire 508,870 66 di cui lire 410,508 46 per spese ordinarie, e lire 98,362 20 per spese straordinarie, saranno trasportate e ripartite come infra nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici di detto esercizio.

« Spese ordinarie — Categorie comuni ai diversi rami di servizio. — Amministrazione centrale. — Categoria 1. Personale L. 39,320 »	
« Categoria 2. Materiale »	2,250 »
« Telegrafo elettrico. — Categoria 43. Personale » 214,280 »	
« Categoria 44. Spese d'ufficio e diverse »	30,000 »
« Categoria 44-A. Fitto locali d'ufficio »	2,908 46
« Categoria 44-B. Spese di manutenzione »	71,750 »
« Categoria 44-C. Rimborsi »	50,000 »
	L. 410,508 46
« Spese straordinarie. — Categoria 86. Telegrafi elettro-magnetici (costruzione delle linee di cui nella legge 4 luglio 1857) . . » 98,362 20	
	Totale . . . L. 508,870 66

(La Camera approva.)

« Art. 2. È autorizzata la spesa straordinaria di lire 6000 per lo stabilimento dell'ufficio centrale dei telegrafi nei locali del Ministero dei lavori pubblici.

« Tale spesa sarà applicata ad apposita categoria sotto il n° 86 *quater* e colla denominazione: *Stabilimento dell'ufficio centrale dei telegrafi nei locali del Ministero dei lavori pubblici* nel bilancio 1858 di detto Ministero, e sarà compensata mediante economia di corrispondente somma ripartita come segue sulle categorie 44 e 44-B aggiunte al bilancio suddetto giusta l'articolo precedente:

« Categoria 44. Spese d'ufficio e diverse . . L. 5000
« Categoria 44-B. Spese di manutenzione. . » 1000
Totale . . . L. 6000

(La Camera approva.)

Si passa allo squittinio segreto sul complesso delle due leggi, per cessione di terreno a favore della scuola normale dei sordo-muti in Torino, e per il concentramento del servizio dei telegrafi nel Ministero dei lavori pubblici.

Risultamento della votazione circa la legge per cessione di terreno all'istituto dei sordo-muti.

Presenti e votanti	100
Maggioranza	51
Voti favorevoli	95
Voti contrari	5

(La Camera approva.)

Risultamento della votazione intorno al progetto di legge riguardante il servizio telegrafico:

Presenti e votanti	100
Maggioranza	51
Voti favorevoli	93
Voti contrari	7

(La Camera approva.)

ANNUNZIO D'INTERPELLANZA DEL DEPUTATO BOGGIO SOPRA IL VISTO VESCOVILE ALLE TESI UNIVERSITARIE.

BOGGIO. Approfittando della presenza alla Camera del ministro della pubblica istruzione, gli farò una domanda, alla quale egli risponderà quando lo crederà conveniente, se non giudica di potere dare immediata risposta.

In esecuzione della legge sull'istruzione pubblica del 4 ottobre 1848, la quale fra gli altri vantaggi ha quello principalissimo di emancipare lo Stato dalla soverchia, indebita ingerenza ecclesiastica nell'insegnamento ufficiale, si diramava il 5 dicembre 1848 una circolare, colla quale era vietato ai candidati alla laurea nelle Università di sottoporre la tesi per la laurea al *visto vescovile*.

Ora in una tesi di laurea stampata in questi giorni, poichè l'esame pubblico di laurea ebbe luogo, se non erro, l'altro ieri, trovo in questa tesi di nuovo il visto arcivescovile: *Ex delegatione archiepiscopi canonicus Vogliotti*; e questa tesi è del solo studente nel corso di teologia, il signor Ramello Guglielmo.

Siccome questo fatto costituirebbe una deroga alla circolare 8 dicembre 1848, e così una deroga implicita, se non altro, alla legge 4 ottobre 1848; e siccome questo fatto non passò inosservato, ma qualche giornale ne menò grande scalpore per indurne anzi certe intenzioni nel Governo, le quali io certamente tengo insussistenti, così io pregherei il signor ministro di volermi dare qualche spiegazione al riguardo, e se non crede di poterlo fare ora, lo pregherei a fissare un giorno per darmi quelle spiegazioni che stimerà opportune. Imperocchè questi fatti possono produrre una certa impressione sopra coloro, i quali pensano che l'insegnamento ufficiale dello Stato debba essere indipendente da ogni ingerenza ecclesiastica.

Che se le attuali contingenze non permettono che si facciano quelle leggi che pur sono così vivamente desiderate, se ci è tolto di andare innanzi, almeno almeno si conservino quelle leggi d'indipendenza che già esistono.

Attendo dunque le spiegazioni che crederà di dare il signor ministro.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Io ho preso cognizione di questo fatto solamente da qualche giornale; del resto, non ho mai inteso a parlarne. Io non so come questo sia avvenuto; dovrò prendere informazioni al riguardo.

Io non credo però che questo costituisca un'infrazione alle leggi; non so che vi abbia una disposizione di legge, la quale vieti assolutamente che le tesi teologiche possano avere il *visto* del titolare della diocesi a cui appartiene la persona, la quale ha fatto questi studi.

Se vi è una circolare la quale vieti qualsiasi *visto*, procurerò di esaminare la cosa e di esaminarla sotto il punto delle leggi esistenti, per vedere se ciò costituisca una vera infrazione; nel qual caso vi metterò immediatamente ripiego.

Dopo ciò, sarò in grado di fornire quelle spiegazioni che l'onorevole Boggio o qualsiasi altro deputato chiederanno in proposito.

BOGGIO. Pregherei il signor ministro a volere fissare un giorno.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e dell'interno e voci. Dopo i bilanci.

PRESIDENTE. Non essendovi difficoltà...

BOGGIO. La difficoltà c'è: il signor ministro non volendo fissare un giorno per dare queste spiegazioni, rimanda questa questione alle calende greche. (*Movimenti diversi*)

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Io sto alla decisione della Camera; la Camera stabilisca essa il giorno che crede.

Voci. Dopo i bilanci.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Se credono, dopo i bilanci.

BOGGIO. Io propongo che queste spiegazioni abbiano luogo nell'adunanza di sabato...

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e dell'interno. Io propongo dopo il bilancio della guerra.

È noto che molti deputati hanno l'intenzione di partire di questa settimana; se si consuma una tornata in una sola interpellanza, si corre il rischio di non essere più in numero per votare i bilanci che ancora rimangono. Io prego quindi la Camera di stabilire che l'interpellanza del deputato Boggio venga dopo il bilancio della guerra, perchè, non trattandosi, credo, di prendere veruna deliberazione, quand'anche la Camera non fosse più in numero, gli schiarimenti che desidera il deputato Boggio potranno essere dati egualmente.

VALLAURI. Se il signor ministro me lo permette, io potrei dare una spiegazione.

Voci. No! no! Non intralciamo le cose! (*Rumori*)

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. No, non occorre.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, resta fissata dopo il bilancio della guerra l'interpellanza del deputato Boggio.

RELAZIONE SUL PROGETTO DI LEGGE PER MAGGIORI SPESE SUL BILANCIO DEL 1858.

DEL CARRETTO, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge presentato dal ministro delle finanze per spese

nuove e maggiori spese sul bilancio del 1858. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 638.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Se non vi è opposizione, domani, essendo giorno festivo, si farebbe una seduta solamente all'una pomeridiana. (*Movimenti diversi*)

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER 1859.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno porta la discussione del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1859. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 747.)

La discussione generale è aperta.

Se niuno chiede di parlare, si passerà alla discussione degli articoli.

Spese ordinarie. — Amministrazione centrale. — Categoria 1. Personale, portata dal Ministero e dalla Commissione nella somma di lire 246,607 56.

ARNULFO, relatore. In conseguenza della votazione testè fatta della legge che trasferisce il servizio dei telegrafi al Ministero dei lavori pubblici, è mestieri di aggiungere a questa categoria la somma di lire 39,320 che deve essere tolta dalla categoria 1 del bilancio dell'interno.

Propongo adunque che si aggiunga a questa categoria l'indicazione: *Personale per i telegrafi elettrici*, il che porterebbe il totale della categoria a lire 285,927 56.

PRESIDENTE. Se non vi è opposizione, la cifra della prima categoria resta proposta nella somma di lire 285,927 56.

(È approvata.)

Categoria 2. *Materiale*, proposta dal Ministero e dalla Commissione nella somma di lire 33,520.

ARNULFO, relatore. Per la stessa ragione addotta per la categoria 1, è da aggiungersi a questa categoria la somma di lire 2250 tolta dalla categoria 2 del bilancio dell'interno, il che dà il totale della categoria di lire 35,770.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti la categoria 2 in lire 35,770.

(È approvata.)

(Sono quindi approvate senza discussione le seguenti categorie:)

Categoria 3. *Fitto locali*, lire 1500.

Categoria 4. *Pubblicazione di documenti relativi ai lavori pubblici dello Stato*, lire 5000.

Aspettative. — Categoria 5. Assegnamenti di aspettativa e provvisori, lire 4914.

Lavori pubblici. — Real corpo del genio civile, porti, miniere e cave. — Categoria 6. Personale, lire 324,580.

Categoria 7. *Spese diverse per detto servizio*, lire 40,000.

Acque, ponti e strade. — Categoria 8. Spese di annua manutenzione, proposta dal Governo in lire

1,210,220 48, è ridotta dalla Commissione ad 1,200,000 lire.

Categoria 9. *Spese di miglioramento.*— *Strada reale di Nizza*, lire 10,820 78.

Categoria 10. *Strada del Sempione*, lire 23,620.

Categoria 11. *Strada di Fenestrelle*, lire 3200.

Categoria 12. *Strada di Ginevra*, lire 3700.

Categoria 13. *Strada di Levante*, lire 6000.

Categoria 14. *Strada da Cagliari a Porto Torres*, lire 6920 17.

Categoria 15. *Strada da Cagliari a Porto Palmas*, lire 6000.

Categoria 16. *Strada da Bosa ad Orosei*, portata dal Ministero in lire 29,540 27 e ridotta dalla Commissione a lire 25,000.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Dopo la presentazione del bilancio, si è avuto il progetto di due case cantoniere che prima erano calcolate in lire 10,000 ed invece sono portate in lire 19,000.

Di maniera che la categoria invece di lire 25,000 sarebbe di lire 34,000.

La spesa è indispensabile, ed è comprovata dal progetto che ho già comunicato alla Commissione, la quale spero aderirà a questo aumento, come credo sarà anche per aderirvi la Camera.

ARNULFO, relatore. Sebbene io non possa interrogare la Commissione generale del bilancio, tuttavia la Sotto-Commissione che si trova al banco aderisce al proposto aumento della categoria, in quanto che è determinato da un calcolo esatto della spesa occorrente per uno degli articoli in essa compresi: Erasi fissata per approssimazione la somma di questa categoria; ma i calcoli positivi fatti dopo giustificano la necessità dell'aumento.

In conseguenza di ciò questa categoria sarebbe portata a lire 34,958 44.

La Sotto-Commissione tanto più di buon grado aderisce a questo piccolo aumento, in quanto che il signor ministro partecipò alla medesima che aderirà ad annullare la categoria 19, e così scomparirà la somma di lire 6000 in essa proposta, e ciò perchè, dai riscontri avuti da persone dell'arte e specialmente dall'ingegnere di Ciambèri, risulta che per ora non possa essere opportuno di modificare la rampa, di cui è cenno alla categoria medesima.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 16, la quale, giusta la proposta del signor ministro ammessa dalla Commissione, sarebbe portata a lire 34,958 44.

(È approvata, e lo sono del pari senza discussione le due seguenti:)

Categoria 17. *Strada reale da Alghero a Terranova*, lire 6000.

Categoria 18. *Strada reale da Cagliari a Tortolò*, lire 2000.

Categoria 19. *Strada del Piccolo San Bernardo.*

ARNULFO, relatore. La categoria 19 sarebbe soppressa, se il ministro acconsente.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Aderisco.

PRESIDENTE. Categoria 20. *Strada reale da Nizza*

a Voltri, proposta dal Ministero in lire 11,012 e ridotta dalla Commissione a lire 3000.

DEL GARRETTO. Pregherei il signor ministro di uno schiarimento.

La legge colla quale si sono classificate le strade nazionali prescriveva che dal 1° gennaio 1857 la manutenzione dovesse essere a carico dello Stato, e che, quanto alle spese per nuovi lavori, sarebbero ripartite secondo un consorzio che fu poi stabilito dietro una seconda legge. Ora avviene che in alcune provincie, ed io citerò quelle di Albenga e Savona, si fecero dopo il 1° gennaio delle spese straordinarie, le quali, invece di essere sopportate dal Governo, furono messe a carico delle provincie, dicendosi che le provincie dovevano consegnare queste strade in un lodevole stato di manutenzione. Io, per quanto abbia esaminato quella legge, nulla ho trovato che possa giustificare questa decisione del Governo. O queste spese si riferiscono alla manutenzione, ed è lo Stato che deve sopportarle; o si riferiscono a spese nuove, e allora devono essere divise secondo le basi del consorzio; ma io non credo che si possano mettere esclusivamente a carico delle provincie.

Si è risposto dal ministro che le provincie dovevano dare le strade in buona condizione; ma io non ho veduto nessun articolo della legge che stabilisca questo principio. È bensì detto che i tronchi che erano in costruzione dovevano essere ultimati a carico delle provincie; ma non è detto altro. Qui invece si tratta di opere nuove, di opere che furono appaltate dopo il 1° gennaio 1857. Potrei citare alcuni ponti restaurati precisamente nelle provincie di Albenga e di Savona, i quali complessivamente importarono una spesa di 18,000 lire.

Io, facendo parte di quel Consiglio divisionale, mi opposi all'ammissione di questa spesa, perchè mi parve che la domanda del Ministero non fosse fondata sulle disposizioni della legge.

Pregherei pertanto il signor ministro di volermi dare qualche schiarimento in proposito. Io non faccio alcuna proposta: soltanto lo prego di prendere in considerazione le domande dei Consigli divisionali; giacchè credo che nel caso in cui versa il Consiglio di Savona se ne trovino altri, e, quando si riconoscano fondate in ragione, si stabilisca un equo riparto.

Nè si può dire che quelle provincie abbiano lasciato deperire quelle strade perchè sapessero che sarebbero andate a carico dello Stato per la manutenzione, mentre invece tutti sanno che queste provincie hanno speso fino all'ultimo centesimo per fare queste riparazioni; e se qualche cosa hanno risparmiato sulla manutenzione, lo hanno erogato in opere nuove; cosicchè non si può loro attribuire in ciò alcuna idea meno benevola.

Prego quindi il signor ministro di volere prendere ad esame questa cosa, e in seguito decidere a termini di giustizia.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

ARNULFO, relatore. La Commissione del bilancio si è fatto carico di chiedere a questo riguardo le opportune

spiegazioni al Ministero, e dai riscontri avuti le constò che il Consiglio divisionale di Nizza, riconoscendo l'obbligo di provvedere alle riparazioni trasandate al ponte sulla Roia, ha portato nel suo bilancio la somma necessaria.

Questo bastò alla Commissione per depennare la somma di lire 8000, proposta a tale fine a questa categoria.

Se il Consiglio divisionale di Nizza riconobbe di dovere portare nel suo bilancio questa somma, si deve credere che abbia riconosciuto l'obbligo di sottostare a questa spesa. In ogni caso, lasciando così le cose in questo bilancio, ove quel Consiglio, facendo valere le ragioni che crede competergli, venga in seguito da tale obbligo esonerato, vi sarà tempo di stanziare la somma nei bilanci avvenire.

D'altronde, per una somma minima qual è, non può mai esservi in ogni evento imbarazzo per l'amministrazione; ma, allo stato delle cose, la Commissione ha dovuto tenere conto anche di questo minimo, e, se si vuole, momentaneo risparmio.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Biancheri.

BIANCHERI. Credo che gli schiarimenti ricevuti dall'onorevole relatore della Commissione non sieno gran fatto esatti. Il Consiglio divisionale è stato molto lontano dall'approvare che queste spese ricadessero a carico della divisione. Se l'onorevole relatore avesse assunto buone informazioni, saprebbe che il Ministero si rivolse al Consiglio provinciale di San Remo perchè la provincia eseguisse questi lavori, ed il Consiglio provinciale all'unanimità ha depennato dal suo bilancio questo stanziamento, riconoscendolo ingiustissimo. Il Consiglio divisionale non essendosi poi trovato in numero, il Governo non credette fare nulla di meglio che d'inserire d'ufficio nel bilancio divisionale la somma di lire 8000 che si era respinta dal Consiglio provinciale, il quale era chiamato a dare il suo parere, siccome quello a cui aspettava principalmente il darlo.

Ecco come stanno le cose, cioè ben diversamente da come le veniva esponendo l'onorevole relatore.

La Camera deve sapere che, prima che lo Stato assumesse la manutenzione della linea di Voltri, le provincie fecero eseguire tutti i lavori che loro venivano indicati dall'autorità governativa. Qui trattasi di un ponte che trovasi in cattivissimo stato, in guisa che è continuo il pericolo che un giorno o l'altro succedano disgrazie, e, se il signor ministro è stato ben ragguagliato dai suoi impiegati, non potrà porre in dubbio questa mia asserzione. Prima che il ponte dovesse ricadere a carico dello Stato, la provincia vi aveva spese attorno molte somme dietro le indicazioni della autorità governativa. Quando poi questo ponte passò a carico del Governo, si riconobbe esservi necessari altri lavori. Ma è da considerarsi che l'esecuzione di tali lavori avrà a durare non poco, perocchè è in uno stato di deperimento che risale a vari secoli. Quindi, per la condizione deplorabile in cui trovasi questo ponte, se si fanno ri-

parazioni quest'oggi, ne occorreranno forse altre all'indomani.

Il Governo pretendeva che, siccome le provincie avevano l'obbligo di rimettere la strada in buon assetto, così spettasse alla divisione di Nizza il provvedere a quei lavori. Noi rigettammo giustamente una simile pretesa, che era violatrice d'ogni principio di equità; e la rigettammo inquantochè facemmo vedere al Consiglio provinciale altri lavori indicati dal Governo, che ci erano accollati dopochè per la legge del 5 maggio 1855 la divisione di Nizza non aveva più a sottostare a queste spese. Ond'è che il Consiglio provinciale ha rigettato l'assegnamento che si voleva porre a suo carico. Il Consiglio divisionale poi non si è punto convocato, come già ebbi l'onore di dire, non essendosi trovato in numero. Io dunque credo che non si sarebbe dovuto stabilire una somma di 8000 lire d'ufficio.

Il Governo aveva già fatto giustizia ai nostri richiami, perchè nel bilancio presentato dal Governo vedo che questa somma è posta a carico dello Stato. Invece la Commissione ha creduto di dovere fare questa variazione.

Io spero quindi che la Camera vorrà fare giustizia ai nostri richiami, imperocchè, se vi è qualche cosa di buono a fare, si è che si stanzi nel bilancio una somma per quel ponte, il quale, come dissi, se non sarà ristorato in tempo, un giorno o l'altro sarà causa di qualche disgrazia.

ARNULFO, relatore. Io debbo assicurare l'onorevole Biancheri che il relatore e la Commissione hanno attinte le informazioni là dove era in loro possibilità di attingerle. La Commissione non poteva richiederle tranne dal Ministero, ed il ministro, relativamente alla categoria 20, ha fatto al relatore richiedente questa testuale risposta: « di questa categoria bisogna conservare il solo articolo 2, sopprimendo il primo che porta una spesa di lire 8000 per restauri al ponte sulla Roia in provincia di San Remo. Essi restauri furono riconosciuti dovere stare a carico della divisione amministrativa di Nizza, comechè provenienti dalle degradazioni che esistevano assai prima che la strada da Nizza a Voltri fosse assunta in manutenzione dallo Stato. Sul bilancio della divisione stessa per l'anno 1858 è allogato il fondo per l'attuazione dei restauri medesimi. »

Vedrà quindi l'onorevole Biancheri che la relazione non fa che riportare quasi testualmente queste dichiarazioni del Ministero.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Veramente il Ministero era partito dal principio, per l'esecuzione della legge 2 maggio 1855, che le provincie dovessero rimettere le strade in buono stato; di maniera che quelle che non fossero ancora in stato collaudabile rimanessero a carico delle provincie la spesa necessaria per la loro definitiva sistemazione.

Ma in questa categoria la Camera vede che si era proposta tutta la somma, e non fu che dopo quelle informazioni che la Commissione fece la riduzione delle lire 8000 per questo ponte.

Io riconosco la questione alquanto dubbia; pregherei perciò la Camera di mantenere l'allocatione di lire 11,000, come si era proposto dal Ministero, lasciando così a carico dell'amministrazione la riparazione del ponte.

PRESIDENTE. Il deputato Del Carretto ha facoltà di parlare.

DEL CARRETTO. Vedo con grande piacere che anche altri Consigli provinciali e divisionali fecero osservazioni eguali a quelle che furono esposte dal Consiglio divisionale di Savona. Scorgendo poi che il signor ministro aderì alle osservazioni fatte dall'onorevole Biancheri, spero vorrà anche prendere in considerazione la spesa incontrata dalla divisione di Savona che ammonta, se non erro, a circa lire 16,000. Non si hanno certamente dati precisi per poterla introdurre in questo bilancio, ma spero che il Ministero vorrà comprenderla nel bilancio successivo o in una qualche domanda di maggiori spese.

RONA, ministro dei lavori pubblici. D'ora in avanti si procederà giusta il principio da me esposto. Non conosco la spesa a cui accennò l'onorevole Del Carretto, non potrei quindi rispondere precisamente in proposito, ma sarà presa in considerazione senza però ammettere il compenso pecuniario cui pare voglia alludere l'onorevole preopinante.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. Voleva fare una osservazione analoga a quella che fu fatta dagli onorevoli Biancheri e Del Carretto relativamente alla categoria 23, e prego la Camera a permettermi di esporla fin d'ora, dacchè questo argomento è venuto in discussione. Anche nel Consiglio divisionale di Alessandria si è elevata una questione che somiglia a quella cui gli onorevoli Del Carretto e Biancheri hanno accennato, e riguarda alla strada da Bobbio a Voghera, che fu annoverata fra le strade nazionali in seguito alla legge 2 maggio 1855. La legge 2 maggio 1855 dice che la manutenzione delle strade che vengono con essa dichiarate nazionali è col principio del 1857 assunta dallo Stato per tutte le strade che sarebbero state a quell'epoca carreggiabili.

La frase adoperata dalla legge è tale, a mio avviso, per cui quando una strada fosse ultimata, lo Stato dovesse senz'altro assumerne la manutenzione. Infatti l'articolo 12 che segue dice:

« Che le opere di nuova apertura di dette strade e quelle dei loro tronchi non ancora sistemati saranno eseguite metà a carico dello Stato, metà a carico delle provincie. »

Ora la strada da Bobbio a Voghera fu tutta quanta compiuta e sistemata: vi è un tronco da Penice a Varzi che fu compiuto molti anni sono, e forse chi faceva il disegno di quel tronco di strada non riusciva a compilarlo in modo che rispondesse alle esigenze attuali in fatto di strade provinciali.

Così gli altri tronchi da Voghera al confine della provincia di Bobbio, dal confine della provincia di Voghera

a Varzi, e dal Penice a Bobbio si sistemarono recentemente, per cui questa strada può considerarsi tutta quanta sistemata.

Ora si progettarono varie riparazioni ad alcune parti di questa strada, e qui io vedo in questo bilancio proposta una somma per sostituire ad alcuni cuvettoni dei ponticelli.

Io non so se, interpretando la legge rettamente, si possa sostenere che questa spesa debba dividersi tra lo Stato e la provincia, poichè la legge non riguarda che i nuovi tronchi da costruirsi e i tronchi da sistemarsi, e la strada di cui si tratta è sistemata. Che, se poi vogliamo pensare ai miglioramenti, ma, Dio buono! ve ne sono ben molte delle nostre strade che potrebbero essere migliorate nella struttura, nelle pendenze e negli edifici che più o meno hanno sofferto e che non furono costruiti secondo le migliori regole dell'arte; ma allora la sarebbe una cosa che non si saprebbe quando andrebbe a finire.

Io credo che, quando il Governo prendeva in consegna la strada al principio del 1857, doveva fare fin d'allora le sue riserve, quando avesse riconosciuto che le strade potevano dichiararsi non carreggiabili; ma, quando il tronco di strada era tutto quanto compiuto, e riserva non siasi fatta, le spese che occorrevano per mantenere od anche rifare il corpo stradale, gli edifici, i muri di sostegno dovevano rimanere a suo carico, e credo che queste spese non potessero addossarsi alla provincia, ma dovessero andare a carico dello Stato.

Ad ogni modo poi bisognerebbe togliere il dubbio, perchè non vi è niente di peggiore di queste contese, di queste collisioni che si elevano tra una provincia e lo Stato. Quando esistono dei dubbi, accade che nei bilanci divisionali non si sa su quale somma fare assegnamento, e spesso o sopravvengono spese non calcolate, o è forza tralasciare qualche utile lavoro.

Un esempio di queste contese lo si ebbe nel Consiglio divisionale di Alessandria riguardo alle spese domandate, appunto per una riparazione del tronco della strada da Bobbio a Voghera. Il Consiglio divisionale diede, se ben mi ricordo, una ripulsa alla spesa richiesta, ed anzi fu d'avviso di ricorrere ai tribunali; ma non so come andrà a finire la controversia.

Io credo che bisognerebbe trovare modo per cui queste collisioni tra l'amministrazione delle provincie e l'amministrazione dello Stato non avessero più luogo.

Io non faccio veruna proposta; mi limito solo ad osservare che, stando al disposto della legge, mi sembrerebbe che una strada, quando è stata compiuta, quando questa strada è carreggiabile, una volta che è venuta in mano allo Stato senza riserva, spetta allo Stato il mantenerla.

PRESIDENTE. Il signor ministro Paleocapa ha facoltà di parlare.

PALEOCAPA, ministro senza portafogli. Siccome sono stato io che ho proposta quella legge e l'ho difesa davanti al Parlamento, mi permetta la Camera che io dia alcune spiegazioni a questo riguardo.

Io comincio a dichiarare che veramente ci sono dei casi in cui possono sorgere delle questioni, relativamente all'applicazione di quella legge; ma non credo che il caso, di cui ha parlato l'onorevole preopinante, si trovi in questa circostanza.

La legge, tanto nella lettera come nelle intenzioni di chi la proponeva, stabiliva essere sufficiente che le strade fossero carreggiabili, perchè dovessero essere assunte per la manutenzione dallo Stato. Anzi mi sovvengo che la misura proposta dal Ministero era alquanto più grave per le provincie. Si era stabilito, nel progetto presentato dal Governo, che lo Stato non avrebbe assunta la manutenzione, se non quando le strade fossero compiute; ma si è riconosciuto che, veramente, questa disposizione rimandava ad epoca troppo lontana questo carico, che pure si trovava giusto che l'amministrazione sostenesse; e si è detto: può anche darsi che l'amministrazione rallenti talmente l'esecuzione delle opere, che rendono le strade in una perfetta sistemazione, che venga poi rimandato alle calende greche il momento in cui lo Stato ne assumerà la manutenzione.

Quindi si è adottato il principio che, quando la strada sia su tutta la linea carreggiabile, ed il Governo abbia riconosciuto trovarsi in questa condizione, lo Stato ne debba assumere la manutenzione.

Ma l'essere una strada perfettamente carreggiabile non vuol dire che sia in stato di perfetta sistemazione. Le strade provinciali debbono essere di una determinata larghezza, e dovrebbero avere ponti dappertutto dove passano le acque; invece molte strade sono andate perfezionandosi tronchi per tronchi e per appalti anche separati.

Questi tronchi si sono portati alla debita larghezza, si sono regolati convenientemente, e in altri tronchi non si è venuti a questa nuova condizione, per modo che sono o troppo ristretti, mancano di ponti, e non si possono dire giunti a quella completa sistemazione prefissa dalla norma generale con cui è regolata la strada. Non dico già che tutti debbano venire ad eguale perfezione, ma su tutta la lunghezza debbono essere adattati a quello stato a cui gli altri tronchi sono stati ridotti.

Il caso adunque cui alludeva l'onorevole Depretis è uno di questi: si trattava di un tronco dove ponti non erano stati fatti, c'erano cunettoni incomodissimi; ma il transito andava, il tronco era carreggiabile ovunque, e lo Stato ne aveva assunta la manutenzione; ma quando si è venuti a proporre questo miglioramento richiesto dal sistema della strada, si calcolava che la spesa sarebbe andata metà a carico dello Stato e metà a carico della provincia.

Fu pure riconosciuto che in tutti i tronchi, dove si tratta semplicemente di ristaurare od anche di riparare un manufatto, che antecedentemente era stato costruito convenientemente e in relazione al sistema generale della strada, questo manufatto, anche appena fatta la consegna, si debbe ristaurare o riparare e, se cade questo, debbe andare tutto interamente a carico dello Stato.

DEPRETIS. Vedo che c'è poca differenza fra l'opi-

nione dell'onorevole ministro e la mia: egli dice che, quando si trattasse di riparare i ponti, le opere d'arte, i muri di sostegno, insomma il corpo stradale di una strada divenuta nazionale che avesse sofferto, quando questa strada è stata precedentemente sistemata, in questo caso le opere debbono andare a carico dello Stato. Ma, quando per avventura dovessero eseguirsi delle opere per cui si potesse ritenere che manca qualche cosa alla loro sistemazione, in questo caso la spesa debbe sopportarsi fra lo Stato e la provincia.

Mi permetta l'onorevole ministro che gli osservi che le espressioni della legge sono generali e non ammettono eccezioni: esse dicono: *strade carreggiabili*; non dicono quello che egli ha aggiunto: *perfettamente carreggiabili*.

Io non so se, a termini delle disposizioni del regolamento stradale, una strada che fu costrutta regolarmente, e nella quale vi ha qualche cunettone invece di ponti, sia tale strada per cui si debba dire che non è sistemata. Per le strade di montagna molte volte è necessità l'aver dei cunettoni a vece di ponti. La strada di cui vi ho parlato fu tutta quanta costrutta per appalto. Non so ove si sieno lasciati cunettoni e dove era meglio in loro vece costruire dei ponticelli.

Può darsi che nel caso indicato dal signor ministro sarebbe stato miglior regola l'aver prescritta la costruzione di ponticelli; ma questo è un perfezionamento, e non si può dire che la strada non fosse sistemata perchè avesse alcune sue parti meno perfette. Quindi io non so vedere che, a termini della legge, malgrado le spiegazioni date dal signor ministro, si debbano porre le spese a carico delle provincie. Ad ogni modo, siccome non intendo fare una proposta, e, quando la spesa si limitasse alla sostituzione di acquedotti o ponticelli a questi pochi cunettoni, per la provincia non sarebbe un carico troppo grave, poichè sarebbe per un'ultima spesa, desidererei però fosse ben ritenuto che per tutte le altre opere di costruzione o riparazione al muro di sostegno, di ponticelli già costrutti, o per riforma delle livellette, la spesa debba essere a carico dello Stato.

Così intesa la cosa, non prolungherò la contesa col signor ministro.

PALEOCAPA, ministro senza portafogli. Aggiungo poche parole, le quali serviranno forse anche per quelle altre questioni che fossero per insorgere in seguito.

Bisogna distinguere le strade carreggiabili dalle strade sistemate. L'essere una strada carreggiabile è un fatto. Quando si può praticare con veicoli, essa è assolutamente carreggiabile; potrebbe solo esserlo più o meno. Ma potrebbe darsi che una strada la quale è carreggiabile in tutta la sua lunghezza e che anche in molti tronchi è stata con successivi appalti (come appunto avvenne nella strada di cui si tratta) messa su buon sistema, alcuni tronchi siano tuttavia, come dico, carreggiabili, ma non corrispondano al sistema che fu ammesso nel resto della strada. Si tratta di un giudizio d'arte. Quando gl'ingegneri abbiano riconosciuto che a sistemare quella strada convenientemente è necessario

sopprimere questi cunettoni incomodissimi e pericolosi e sostituirvi dei ponti, io non crederei che dovesse essere una delle opere che deve fare parte della sistemazione. Viceversa in altri siti, ove nella generalità si è adottato il sistema dei cunettoni, sia perchè possono, come avviene in molti casi, essere più sicuri dei ponti, sia perchè richiederebbe una troppo grande spesa la sistemazione coi ponti, allora i cunettoni vengono a fare parte della sistemazione.

Questi dunque sono giudizi di cui si può formare il criterio col confronto di quegli altri tronchi che sono stati coll'appalto regolati sistemati antecedentemente.

DEPRETIS. Io farò una sola osservazione sulla espressione letterale della legge. Essa dice che la manutenzione delle strade dichiarate nazionali sarà assunta a carico dello Stato per tutti i tronchi che si troveranno al principio dell'anno 1857 carreggiabili.

Ora, nel caso concreto, la strada di cui io parlo, era carreggiabile ed era anche stata sistemata. Certo che per avventura una parte poteva essere ben sistemata, ed un'altra lasciare qualche cosa a desiderare. In questo caso io non vorrei che il giudizio dello stato in cui si ha da trovare una strada, e delle opere necessarie onde possa essere giudicata non solo carreggiabile, ma sistemata, fosse rimesso all'arbitrio ed anche al criterio dei periti, perchè si sa che le cose si vedono diversamente, secondo la persona che giudica, secondo i confronti che si fanno.

Una strada può essere carreggiabile e sistemata per un perito e non esserlo per un altro; bisognerebbe avere norme che tolgano possibilmente l'incertezza e l'arbitrio. Ad ogni modo poi, io credo che bisogna provvedere in maniera che le provincie conoscano tutte queste spese che il Governo vuol mettere a loro carico.

Se al principio del 1857, quando il Governo ha mandato a riconoscere le strade che diventavano nazionali, avesse fatto allora una ricognizione delle strade, ed avesse dichiarato alle provincie quali erano le opere che, secondo il suo giudizio, occorrevano perchè una strada rimanesse a carico esclusivo dello Stato, questa sarebbe stata un'ottima cosa; e se non si è fatta, credo che sarebbe ancora conveniente di farla; perchè, lo ripeto, è utile, è necessario che le provincie sappiano quali sono le spese che hanno da stanziare, onde non venga loro improvvisamente una spesa che non hanno calcolata; spesa che proviene talora, come nel caso concreto, da una perizia che non dipende dall'amministrazione provinciale, ma dallo Stato, e che in ultimo, ripeto, può turbare le amministrazioni provinciali e divisionali, e suscitare questioni che, nell'interesse dello Stato e delle provincie, devono evitarsi.

BIANCHIERI. Io ringrazio il signor ministro di avere aderito a che sia ristabilita sulla categoria 20 la somma di lire 8000; tuttavia mi sento ancora in obbligo di raccomandargli di non perdere di vista che nella legge 2 maggio 1855 si mirò anzitutto a far sì che nelle strade sulla riviera di Genova si potessero valicare i fiumi e i torrenti che le attraversano nelle diverse vallate per

mezzo di ponti, e non già passandoli a guado, come pur troppo si è fatto finora.

Io vedo che nel bilancio da lui presentato è detto essere opportuno di sospendere qualsiasi lavoro riguardo alla costruzione di ponti su torrenti o fiumi, in vista della strada ferrata che potrà un giorno farsi lungo quei paesi, nella speranza di potere conciliare i diversi progetti in modo che soddisfacciano alle comunicazioni ordinarie ed al passaggio della ferrovia.

Io però non vorrei che ciò non facesse che accrescere, direi quasi, la cattiva condizione di quei paesi.

Da lungo tempo, e si domanda al Governo di fare qualche cosa, io veggo molta freddezza da parte del medesimo, e appena ci si lascia travedere la loro costruzione come una lontana speranza. Quando poi si tratta di ponti su torrenti onde almeno potere transitare senza pericolo di vita, allora ci si dice: ve li faremo quando si costruirà la strada ferrata. Ma mi si permetta di osservare che questo circolo vizioso è molto doloroso per noi.

Io non vorrei che per queste lontane speranze, e sgraziatamente per ora non posso, dietro le parole del signor presidente del Consiglio ultimamente pronunziate, credere altrimenti, si venisse poi ad avere nè ferrovie, nè ponti sui torrenti nostri, e si mantenesse così uno stato di cose, il quale non fa altro che sollevare l'indignazione fra gli abitanti di quei paesi, quasi che nessuna considerazione si abbia allo stato loro.

Fra i ponti che specialmente meritano l'attenzione del signor ministro accenno quello sulla Roia, il quale richiede, in modo indispensabile, di essere ricostruito, perchè non può più stare in piedi.

Questa somma, che si eroga in qualche riparazione, è danaro piuttosto sprecato che speso utilmente. Se il signor ministro desidera schiarimenti in proposito, onde illuminare la sua coscienza, si rivolga a qualunque delle autorità locali od al valente ingegnere che non ha guari dirigeva i lavori pubblici nella divisione di Nizza, e ne avrà le più ampie informazioni. Anzi, io me ne appello allo stesso signor presidente del Consiglio, il quale conosce perfettamente lo stato in cui quel ponte si trova.

Forse da trent'anni si va dicendo che il medesimo vuole essere ricostruito perchè un giorno o l'altro non abbia ad accadere qualche grave disgrazia; ma intanto non si fa niente; intanto si dice: aspettiamo che si proceda alla costruzione della strada ferrata; allora faremo in modo che il nuovo ponte serva alle esigenze delle due vie.

Io ripeto che questo stato di cose non può continuare, e che è urgente di porvi rimedio, se pure si ha a cuore la dignità del paese e la vita di coloro che abitano in quelle località.

Spero che il signor ministro vorrà prendere ad esame questa questione, e che, assunte le informazioni che stimerà opportune, presenterà finalmente qualche progetto, il quale provveda ad un bisogno che è di tanta urgenza.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Devo rammentare

all'onorevole Biancheri che la relazione di questo bilancio è stata fatta sotto l'impressione della strada del litorale, e quando si credeva che la medesima si facesse; del resto, si è già provveduto per il ponte sulla Roia, si provvede anche attualmente nella provincia di Albenga, e in seguito si farà tutto il necessario.

PRESIDENTE. Domando se la Commissione persiste nelle sue conclusioni.

ARNULFO, relatore. La Commissione aderisce alla proposta ministeriale.

PRESIDENTE. Se non v'è opposizione, questa categoria s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Categoria 21. *Strada reale da Savona a Fossano*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 2000.

(È approvata.)

Categoria 22. *Strada reale da Varallo per Borgosesia alla ferrovia dello Stato*, proposta dal Ministero in lire 4600 e dalla Commissione in lire 2300.

TORNIELLI. Vorrei pregare la Camera di mantenere la somma quale era stata proposta dal Ministero, perchè credo che i membri della Commissione sono partiti da basi erronee quando hanno fatto questa diminuzione.

Dice la Giunta che, in caso d'urgenza, si possono ottenere a prestito da altre località, per la facilità di trasporto che offrono le ferrovie, i prismi che sarebbero necessari.

Faccio osservare che per un circuito di largo raggio non vi sono più altre strade reali tranne quella, mentre tutte le altre, che prima erano nazionali, sono diventate provinciali a cagione delle ferrovie che si sono fatte; quindi, per avere pietre o prismi, bisognerebbe, anche valendosi della ferrovia, andarli a prendere a tale distanza che il trasporto verrebbe a costare assai più di quanto sono i calcoli sui quali la Commissione stabilì le sue proposte. Quindi domanderei che venisse questa categoria ristabilita nella somma chiesta dal Ministero.

Aggiungo che vi sono altre spese indispensabili lungo quella strada; in seguito alle inondazioni che sono successe nello scorso autunno, avvennero molti straripamenti, e specialmente in un piccolo paese chiamato Montrigone, in guisa che sono d'avviso essere necessario il fare riparazioni costosissime; altrimenti, alla prima piena che venga, la strada sarà capovolta e sommersa entro la Sesia. Quindi, anche per questo, io credeva che il Ministero avrebbe stanziato qualche piccola somma per potere sopperire a queste eventualità. Invece questo io non lo vedo ancora; se si attende per provvedere che venga il danno, la spesa sarà ancora maggiore.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Era anch'io disposto a domandare che si mantenesse in questa categoria l'intera somma di 4600 lire per quest'opera.

L'ingegnere del genio civile domandava 2000 prismi, noi li abbiamo ridotti a 1000, ed al prezzo di 4600 lire; la Commissione volle diminuirli ancora della metà; vede adunque la Camera che la domanda dell'ingegnere, che conosce il bisogno di quell'opera, sarebbe ridotta appena al quarto.

Sta benissimo quanto osservava l'onorevole Tornielli, che in quella località il trasporto dei prismi per la via ferrata, in caso d'urgenza, non sarebbe conveniente, e forse nemmeno possibile. Io credo dunque che sarebbe opportuno di mantenere l'intera somma di 4600 lire come venne proposta dal Ministero.

Quanto poi alle altre riparazioni, si provvederà quando ve ne sarà il bisogno; però non consta finora che questo vi sia.

ARNULFO, relatore. Io credo che la Commissione non si è male apposta quando disse che si potranno ora provvedere dei prismi da località da cui prima non si potevano trarre che con ingente spesa.

La provincia di Vercelli e quella di Novara hanno prismi dappertutto dove hanno opere: hanno una raccolta di prismi per fare riparazioni a tutti gli argini che vi sono sulla Sesia ed altri torrenti.

Non credo che la lontananza delle località dove vi sono i depositi di prismi sia tale che possa porre un ostacolo a che, in un caso d'urgenza, si possano trasportare nella località richiesta.

La Commissione non altrimenti fece questa riduzione salvo perchè, siccome non si è accennato che vi sia bisogno di adoperarli attualmente, ma si accennò soltanto che ve ne rimangano in deposito soli 54, così ha creduto di dovere rendere meno onerosa la spesa per lo Stato, poichè il relativo capitale potrebbe rimanere infruttifero per lungo tempo.

Però, avuto riguardo alle osservazioni or ora fatte dal signor ministro, e ritenuto che l'ingegnere aveva proposto una quantità maggiore di quella dal Ministero richiesta, la Commissione aderisce a che venga adottata la somma proposta dal Ministero.

TORNIELLI. Io credo sia di tutta urgenza il fare riparazioni nelle località da me accennate; lo so di certa scienza, perchè fui appositamente a visitarle.

La Sesia è già talmente vicina alla strada, che vi sono tutto al più dieci metri di distanza, e non più di sette metri di terreno composto nella massima parte di ghiaie e di sabbia.

Parmi adunque che vi sia la maggiore urgenza di ripararvi; ed ora che il signor ministro ne è fatto avvertito, non dubito che farà verificare la cosa e darà in proposito i provvedimenti opportuni.

PRESIDENTE. La Commissione aderendo alla proposta del signor ministro, pongo ai voti la categoria 22 nella somma di lire 4600 proposta dal Ministero.

(È approvata.)

Categoria 23. *Strada reale da Bobbio a Voghera*, proposta dal Ministero nella somma di lire 20,000, ed aumentata dalla Commissione a lire 24,000.

La pongo ai voti nella somma proposta dalla Commissione.

(È approvata.)

Categoria 24. *Strada reale da Aequi a Carcare*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 6000.

CORSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Corsi ha la parola.

CORSI. Vorrei chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su questa categoria 24, *Strada reale da Acqui a Carcare*; questo tratto di strada credo che consti di 54 o 56 chilometri per lo meno, e pel miglioramento di questa strada non sono proposte che lire 6000, le quali per una gran parte andranno pel collocamento di 270 paracarri. Io non intendo di fare presentemente proposta alcuna su tale categoria, perchè ci vorrebbero progetti ed altri incumbenti amministrativi in proposito; ma vorrei, ripeto, chiamare soltanto l'attenzione del ministro dei lavori pubblici a questo riguardo, affinchè per l'anno venturo faccia riconoscere e studiare i lavori che occorrono a tutta l'accennata strada, e veda se non sia urgente e necessario di provvedere per due piccoli ponticelli, i quali si dovrebbero fare sopra due rivi o torrenti, i quali in gran parte dell'anno sono asciutti, ma che travolgono grandissima quantità d'acqua nel tempo delle piogge. Nello scorso anno un carro carico di zucchero, guadagnando un di quei rivi, chiamato di *Pollero*, fra Carcare e Cairo, fu trascinato via, e si perdette nelle acque che vanno nella Bormida.

Per altra parte dacebè la strada da Acqui a Carcare fu dichiarata nazionale, il Governo non vi ha speso nulla; e per migliorarla solamente coll'aumento dei paracarri, tanto vale chiamare le cose per suo nome, e dire che il Governo non se ne è occupato; oppure si avrebbe potuto lasciare quella strada fra le provinciali che la conseguenza ne sarebbe stata uguale; ma se si vuole che questa strada sia mantenuta veramente come strada nazionale, come strada importante quale essa è, parmi che si dovrebbe per quella fare qualche cosa di più che infiggervi dei paracarri.

Per conseguenza io progheerei la sollecitudine dell'onorevole ministro, che generalmente è grande ed attiva per altre opere e strade che sono sottoposte alla sua suprema direzione, di volere anche nell'anno avvenire fare provvedere ai diversi ponti, dei quali manca lo stradale da Carcare a Cairo, e da Cairo a Dego, e di occuparsi di qualche miglioramento nei tratti medesimi, acciocchè quella strada, che era molto ben tenuta quando era a carico della provincia, non abbia almeno a scapitare ed a rovinarsi ora che è passata in balia del Governo.

BONA, ministro dei lavori pubblici. La strada da Acqui a Carcare non è mai stata realmente e definitivamente sistemata; ora è divenuta nazionale, e l'amministrazione ha fatto quelle poche spese che occorrevano per provvedere alle maggiori urgenze; perchè volerla riparare interamente importerebbe un dispendio immenso; perciò si è proposto solamente quella somma nella categoria 24 per l'oggetto indicato dal preopinante.

Posso però assicurare il deputato Corsi che si può ancora andare avanti per qualche tempo, e che il Ministero non ha ommesso di ordinare studi per la sistemazione del primo tronco, quali studi sono ora in corso, ed è sua intenzione di eseguire, per quanto le forze dello

Stato lo permettano, la legge del 2 maggio 1855, e spero che nella prossima Sessione si potrà presentare un progetto di legge per l'esecuzione del detto primo tronco, al qual riguardo fu iniziato il consorzio delle provincie.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, la categoria 24 si intenderà approvata nella somma di lire 6000.

(È approvata.)

Categoria 25. *Strada reale da Alba a Bra*, lire 24,300.

Domando al signor ministro se accetta la soppressione proposta dalla Commissione alla categoria 25.

BONA, ministro dei lavori pubblici. A questo riguardo debbo osservare che la Commissione ha soppresso questa allocazione nel supposto che non vi fosse urgenza per queste riparazioni.

Mi permetta la Camera che le dia lettura di una lettera pervenutami dall'ingegnere di Alba a questo proposito. Questa lettera è così espressa:

« Non senza mio vero rincrescimento ho rilevato dalla relazione presentata nella tornata del 31 maggio che la Commissione ha soppresso la proposizione di lire 24,300 pel ponte sul Mellea, ecc. »

Ripeto poi, come si era già detto in un precedente rapporto, che questo ponte è in pericolo.

Si tratta di un ponticello in legno, le cui spalle in muratura sono tutte corrose; dunque vi è pericolo di rovina. Il progetto è già stato presentato una volta al Congresso permanente, il quale lo ha rimandato per qualche modificazione. Esso sarà presto corretto, e non si può sospendere la ricostruzione del ponte; ma è necessario che si faccia nel principio del 1859.

Io quindi prego la Camera di mantenere la somma di lire 24,300 proposta dal Ministero in questa categoria.

PRESIDENTE. Il relatore ha facoltà di parlare.

ARNULFO, relatore. La Commissione tolse da questa categoria la relativa somma, non già perchè non vi fosse il progetto, ma perchè al progetto compilato e sottoposto al Congresso permanente si fecero tali osservazioni, che esigono, se non una compiuta riforma, almeno delle gravissime modificazioni.

Dalle relazioni che sono annesse a quel progetto non consta dell'assoluta urgenza per imminente pericolo di fare tale opera; consta bensì che vi fu qualche danno al ponte nelle ultime piene d'acqua, ma che a questo danno si è provveduto con opere temporarie e sufficienti per impedire ogni ulteriore dannosa conseguenza.

Per questi motivi si considerò dalla Commissione che, siccome il progetto non solo non era approvato, ma erano ancora da farsi al medesimo considerevoli variazioni; siccome non constava di un pericolo attuale del ponte, si poteva portare la spesa in un bilancio prossimo, cioè in quello del 1860.

Però l'onorevole ministro, affermando in ora che, dietro nuovi riscontri, il ponte è in pericolo, la Commissione non può negare la spesa occorrente per riparare al medesimo.

Per questi motivi, stante queste nuove circostanze,

non si oppone ad ammettere la somma in questa categoria dal ministro proposta.

SINEO. Posso assicurare la Camera che il pericolo c'è; quel ponte non solo è stato minacciato, ma portato via in gran parte, e si è rifatto in via provvisoria in modo che vi si passa precariamente. Come si trova è uno di quei ponti che si fanno quando si aspetta la costruzione di un ponte regolare.

Quindi prego anch'io la Camera di voler accedere alla proposta del signor ministro.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvata la categoria 25 nella somma di lire 24,300 proposta dal Ministero.

(È approvata, e lo sono del pari le categorie seguenti:)

Categoria 26. *Concorso dello Stato in lavori stradali ed idraulici*, proposta nella somma di lire 80,635 12.

Categoria 27. *Sussidi alle provincie*, proposta nella somma di lire 200,000.

Categoria 28. *Personale di servizio*, proposta in lire 38,071 16.

Categoria 29. *Spese diverse*, proposta nella somma di lire 50,099.

Categoria 30. *Spese di annua manutenzione*, proposta nella somma di lire 217,510.

Categoria 31. *Spese di miglioramento, Porto di Genova*, proposta dal Ministero nella somma di lire 118,300 e dalla Commissione nella somma di lire 112,000.

Categoria 32. *Porto di Nizza*, proposta dal Ministero e dalla Commissione nella somma di lire 14,400.

Categoria 33. *Porto di Savona*, in lire 15,000.

Categoria 34. *Porto e darsena di Cagliari*, proposta nella somma di lire 8400.

Categoria 35. *Porto di Portotorres*, proposta in lire 7500.

CAVOUR G. Io faccio plauso alle opere state eseguite in Portotorres; esse hanno migliorato quel porto operandone lo sgombrò. Ma non posso lasciare passare questa categoria senza chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici anche sul porto di Terranova.

Questo porto è uno di quelli che debbono servire al commercio di una gran parte dell'isola di Sardegna, di tutta la parte nord-est. Lo Stato fece una spesa cospicua onde avere una strada reale, la quale, attraversando tutta la parte settentrionale dell'isola, giunga a Lanusei.

Il porto di Terranova si trova in sito che fu molto favorito dalla natura, ma che fa pietà, tanto è ingombro di sabbia, di fango, che non può essere quasi di alcuna utilità alle popolazioni circonvicine.

Ora, con una piccola spesa, mandandovi una delle caracche che possiede il Governo, si potrebbe purgarlo e renderlo utile. Eppertanto, senza fare una proposta specifica, prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volere dare qualche speranza agli abitanti di tutta quella parte della Sardegna.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Non ignora l'onorevole interpellante come il Governo possenga pochis-

simo materiale. Noi abbiamo una caracca sola nell'isola, la quale lavora attualmente nel porto di Cagliari; andrà poi in quello d'Alghero, quindi a Portotorres, e poi anche, se sarà il caso, a Terranova.

In quanto poi a Terranova, gli osservo che sono proposte lire 10,000 per quel porto; vede dunque che non fu dimenticato. Si farà quanto si potrà, e, aumentando il materiale, si espurgerà anche quel porto.

CAVOUR G. Ringrazio l'onorevole ministro delle spieghazioni date, e osservo solo che per l'isola della Sardegna una sola caracca non è sufficiente. Faccio voti perchè nell'anno venturo ve ne possa essere almeno una di più.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti la categoria 35 nella somma di lire 7500.

(È approvata.)

(Sono quindi approvate senza discussione le seguenti categorie nelle somme proposte dal Governo e mantenute dalla Commissione:)

Categoria 36. *Concorso dello Stato nelle spese dei porti di seconda categoria*, lire 67,000.

Categoria 37. *Anticipazioni ai corpi morali per spese ai porti di seconda categoria*, lire 0.

Categoria 38. *Sussidi ai porti di terza categoria*, lire 13,000.

Casuali. — Categoria 39, *Casuali* pei lavori pubblici ordinari, lire 20,000.

Strade ferrate. — *Spese d'esercizio e del telegrafo.* — Categoria 40. *Personale*, lire 2,586,120.

ARNULFO, relatore. Domando la parola.

A questa categoria è da aggiungere la somma di lire 214,280 che era alla categoria 13 del bilancio del Ministero dell'interno, dietro la votazione testè fatta della legge, locchè darebbe un totale a questa categoria di lire 2,800,400.

BONA, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole relatore prende per norma il bilancio del 1858 nel totale di quella somma.

Io farò solo notare che in esso sono comprese 98,000 lire per spese di costruzione che non si ripetono più in questa categoria del bilancio 1859.

ARNULFO, relatore. Scusi; la somma la prendo non dal bilancio del 1858, ma da quello degli interni per il 1859.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, si intenderà approvata la categoria 40 nella somma di lire 2,800,400.

(È approvata.)

Categoria 41. *Spese d'ufficio e di cancelleria*, lire 120,000.

(È approvata.)

Categoria 42...

ARNULFO, relatore. Prima della 42 sarà forse da inserire una categoria 41 bis, nella quale si collocherebbero le altre cifre che ancora sono da togliersi alle categorie del bilancio dell'interno, cioè: *Spese d'ufficio; spese di manutenzione; rimborsi*, che sono il complemento delle categorie da portarsi dal bilancio dell'interno in quello dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Quanto fa il totale?

ARNULFO, relatore. Non l'ho ancora potuto fare e lo indicherò fra breve.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Castellani.

CASTELLANI-FANTONI. Se male non mi appongo, l'anno scorso il Parlamento aveva autorizzato il Governo a fare la spesa necessaria per stabilire il telegrafo elettrico nelle provincie attraversate dalla ferrovia di Stradella. È già un anno che questa strada è aperta, ed il Governo, il quale avrebbe potuto colla massima facilità servirsi dei pali di quella ferrovia per attaccarvi i suoi fili, e così far godere quelle popolazioni dei benefizi di un così rapido mezzo di comunicazione, non ha finora dato alcuna disposizione per eseguire tale lavoro.

Ora si è presentata una legge che fa passare l'amministrazione dei telegrafi elettrici dal Ministero dell'interno a quello dei lavori pubblici, perciò io domanderei ora al signor ministro dei lavori pubblici se non intenda quanto prima di mettere in esecuzione quel progetto, perchè io non trovo giusto che le suddette provincie, le quali hanno alla loro portata questo mezzo di comunicazione, non se ne possano servire, dacchè la società della ferrovia non è autorizzata a fare il servizio privato.

Io spero che il signor ministro si convincerà della necessità di affrettare il momento in cui queste provincie possano godere del beneficio di queste rapide comunicazioni, e vorrà accondiscendere ai giusti desiderii delle loro popolazioni.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Il progetto della riunione dei telegrafi al Ministero dei lavori pubblici data già da qualche mese; ed è questo il motivo per cui vi fu qualche indugio ad ultimare le linee progettate.

Appena approvata quella legge, il Governo procurerà di metterla tosto in esecuzione, e si comincerà anche da quella di Voghera, qualora non ve ne sia altra più urgente.

SINEO. Domando la parola.

Non solo è da desiderarsi che siano compiute le linee, ma eziandio che il servizio sia ben fatto sulle esistenti.

Vi sono molti luoghi in cui il servizio è fatto con comodo singolare degli impiegati. Mi è occorso in una città di qualche riguardo di ricorrere all'ufficio telegrafico per spedire un dispaccio: vado alle ore quattro, e l'impiegato era a pranzo; ritorno alle sette, e mi si risponde che non si può trasmettere il dispaccio, perchè l'impiegato della stazione con cui doveva corrispondere (se ben mi ricordo), era a letto.

Il servizio telegrafico vuole essere continuo, altrimenti scema d'assai la sua utilità; quando si comunica più presto col mezzo di cavalli, cessa il vantaggio del telegrafo.

Comprendo che una maggior esattezza di servizio potrà portare qualche aumento di spesa, ma tuttavia raccomandando al signor ministro di fare quanto è possibile per migliorare la condizione attuale.

Così sulla linea di Novara ci sono i fili telegrafici, e si vedono da tutti; nè so ancora perchè non si sia su quella linea attivato il servizio per le corrispondenze private.

Mi pare che qui la spesa non sarebbe grande, e si potrebbe facilmente attivare il servizio anche per i privati, come si è fatto nelle ferrovie di Cuneo e di Pinerolo.

BONA, ministro dei lavori pubblici. L'inconveniente accennato dall'onorevole Sineo non prova certamente che il servizio in generale sia mancante; io posso invece assicurare che si procura che si faccia e veramente si fa con molta esattezza. Tuttavia non nego che possano talvolta succedere inconvenienti.

Quanto alla linea telegrafica di Novara, essa appartiene alla società: bisogna che il Governo stabilisca un filo suo proprio, ciò che potrà fare colla somma di cui parlava poc'anzi, oppure per mezzo di una convenzione colla società medesima; ed anche a questo il Ministero provvederà.

DEPRETIS. Vorrei fare una raccomandazione al Ministero in aggiunta a quanto venne testè detto dall'onorevole Castellani.

Il signor ministro ha detto che non può stabilire il telegrafo nelle provincie di Tortona e di Voghera perchè per quella linea gli mancano i fondi. Ma una parte qualunque di questi fondi egli la deve avere, perchè, se mal non mi appongo, la legge sanzionò pure lo stabilimento di questa linea.

Ora, quando la legge stabilisce l'impiego di fondi per dati usi, non credo che il Ministero possa astenersi dal prescritto impiego.

Aggiungerò un'altra avvertenza.

È stabilito sulla ferrovia un telegrafo che ha ben poco a fare.

Ora, perchè mai il Ministero non cercherebbe qualche combinazione per cui i privati potessero giovare del telegrafo che serve così raramente ai bisogni della strada ferrata? A che giova che un telegrafo attraversi provincie popolate se le popolazioni non possono giovare nemmeno all'epoca della vendita dei bozzoli?

Quest'anno il raccolto dei bozzoli è mancato, e le popolazioni non hanno sentito il male di non avere rapide comunicazioni telegrafiche! Ma se la produzione serica fosse stata, come al solito, abbondante, è certo che le popolazioni avrebbero veduto con sdegno i fili telegrafici attraversare inutilmente i loro territori senza potersene valere; poichè la società che esercita la ferrovia, quand'anche volesse fare a favore dei privati il servizio del telegrafo, nol potrebbe neanche, perchè il servizio per i privati è esclusivo al Governo.

Prego dunque il signor ministro di trovare qualche combinazione per la quale, o coi denari dello Stato o col telegrafo della società, possano i privati avere il beneficio delle comunicazioni telegrafiche.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Forse io mi sono male espresso, perchè l'onorevole Depretis ha capito che ho asserito non avere io fondi.

Ho detto che il progetto di riunire i telegrafi in un solo dicastero aveva protratta l'esecuzione della nuova linea, e che ora si vedrà d'onde si dovrà cominciare. Del resto, quanto al telegrafo della linea di Stradella, io credo di potere fare fra poco una convenzione con quella società, perchè il Governo o l'amministrazione sociale faccia la corrispondenza dei privati collo stesso filo della società; io non vedo difficoltà a tale riguardo.

DEPRETIS. Poichè il signor ministro non ha avuto difficoltà ad accettare il mio consiglio, io mi permetterò di dargliene un secondo.

È noto alla Camera che, per corrispondere telegraficamente, adesso con Parma o Piacenza si paga una tassa enorme; è un vero tributo che noi, che abbiamo una linea telegrafica a sette od otto chilometri dal confine parmense, paghiamo alle linee telegrafiche austriache.

Io quindi anche per fare cessare questa specie di canone che paghiamo alle linee telegrafiche austriache vorrei pregare il ministro a volere iniziare qualche trattativa col Governo parmense, onde rendere le nostre linee unite alle linee telegrafiche di Parma e Piacenza. In questo modo avremo fatto un beneficio ai due paesi.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro degli esteri e dell'interno. Il Governo si è preoccupato dell'inconveniente indicato dall'onorevole Depretis, quello cioè di dovere fare passare a Milano i dispacci destinati pei Ducati. Vari anni sono, l'onorevole Rattazzi, in allora ministro dell'interno, eccitava il ministro degli esteri ad aprire pratiche col Governo parmense onde stabilire una linea diretta; questo rispose che ciò si farebbe quando fossero stabilite le strade ferrate. Io credo che ora, massime che la fusione delle due strade da Piacenza al confine sardo e da questo ad Alessandria è stata operata, non vi sarà difficoltà per ottenere questo miglioramento.

Se vi fu inconveniente, esso proviene, come disse l'onorevole mio collega, dallo stato anormale in cui si trovò l'amministrazione dei telegrafi da tre o quattro mesi; dovendo essere trasportata da un Ministero all'altro, era impossibile intraprendere nuovi lavori.

Del rimanente, il ministro dell'interno, non avendo a sua disposizione un personale tecnico speciale, e dovendo fare intraprendere cinque o sei nuove linee, ha pensato che il meglio, per ora, si era di aspettare che l'amministrazione fosse trasferita al Ministero dei lavori pubblici, il quale farà pure eseguire contemporaneamente tutti questi lavori, perchè ha uomini tecnici in tutte le provincie dove questi debbono farsi, e quando pel materiale venga provvisto dall'ispettore dei telegrafi, per l'esecuzione poi io credo che i nostri ingegneri siano capacissimi. Pertanto io porto fiducia che, appena il progetto in oggi approvato dalla Camera sarà anche votato dall'altro ramo del Parlamento, il mio onorevole collega in pochi mesi provvederà per ciò che concerne tutte queste linee e soddisferà a quello che oramai è un vero bisogno di tante importanti località.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la categoria 41 bis...

ARNULFO, relatore. In questo momento l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha trasmesso alla Commissione un quadro delle cifre da portarsi dal bilancio dell'interno in quello dei lavori pubblici.

Non c'è il tempo materiale pendente la discussione di verificare l'esattezza delle cifre; pregherei quindi la Camera di volere sospendere per il momento di fissare le cifre precise delle categorie 40 e 41 bis, onde avere tempo a fare le necessarie verificazioni e riservarle al fine del bilancio.

PRESIDENTE. Restano adunque sospese le categorie 40 e 41 bis.

Categoria 42. *Combustibili e grassumi*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 1,500,000.

La pongo ai voti.

(È approvata.)

Categoria 43. *Manutenzione del corpo stradale e del materiale fisso*, proposta dal Ministero e dalla Commissione in lire 580,000.

DEPRETIS. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. Debbo fare un'osservazione in proposito di questa categoria.

In occasione della discussione agitata nella Commissione del bilancio venne in discussione il cantiere che il signor ministro ha stabilito nella città d'Alessandria per l'iniezione delle traversine.

Gli schiarimenti che mi furono forniti dal signor relatore mi hanno dimostrato quali siano state le intenzioni del Ministero, le quali furono buone, cioè di provvedere alla manutenzione del materiale fisso con un mezzo meno costoso. Tuttavia, non per disapprovare l'opera fatta, ma pel modo col quale fu fatta, io debbo fare un'osservazione.

Io credo che i fondi destinati alla manutenzione stradale non potessero impiegarsi alla costruzione del cantiere.

Certo il signor ministro ha trovato consenziente il Consiglio speciale delle strade ferrate, non avrà trovato difficoltà nel ministro delle finanze; tuttavia la legge, quando vieta di fare storni da categoria a categoria, non può intendersi altrimenti, se non nel senso che le spese, le quali hanno una speciale destinazione, non possono essere impiegate ad una affatto diversa; e così una fabbrica, un opificio permanente che accresce il valore capitale della strada non può farsi coi fondi assegnati alla manutenzione annuale.

Io quindi quantunque la spesa non sia gran fatto rilevante, però maggiore di quella indicata dal signor ministro, giacchè egli indicò la materia prima negli schiarimenti dati alla Commissione, ma non tenne alcun conto della mano d'opera che egli aveva nelle officine, tuttavia io credo che sarebbe stato più regolare l'attenersi alla legge, la quale vuole che quando una spesa è destinata ad un uso, bisogna applicarla a questo uso e non destinarla ad altri.

Perciò io noto al signor ministro che, interpretando

la legge rettamente, è impossibile di sostenere che lo stabilimento di un cantiere o di una officina di iniezione possa ritenersi come una spesa di semplice manutenzione; e la spesa doveva quindi essere chiesta alla Camera e stanziata in una categoria apposita fra le spese straordinarie.

Giacchè ho la parola su questo argomento, io debbo anche fare un invito ai signori ministri. La legge del 1853 sull'amministrazione centrale obbliga il ministro delle finanze a compilare e depositare negli archivi della Camera l'inventario di tutti indistintamente i beni stabili dello Stato entro il 1854; poi obbliga ciascun ministro a presentare entro lo stesso termine l'inventario dei mobili ed oggetti esistenti nei magazzini dipendenti dalla sua amministrazione, e quindi annualmente lo stato delle variazioni avvenute nei medesimi.

Questa chiara prescrizione della legge io credo che non sia stata eseguita da alcun ministro, tranne da quello della guerra, il quale credo abbia depresso gli inventari della marina.

Ma io esigo molto più esatta l'osservanza di questa disposizione della legge dal ministro dei lavori pubblici. Se è utile questa disposizione per tutti gli altri Ministeri, è necessaria per quello dei lavori pubblici. Difatti il ministro dei lavori pubblici esercita il servizio dei trasporti ed amministra le strade ferrate dello Stato; non è altro che l'amministratore di un'impresa industriale.

Ora, quale guarentigia hanno mai i rendiconti di un'amministrazione industriale se non sono fondati sugli inventari e se questi inventari non sono annualmente corretti?

Io mi limito a chiamare l'attenzione del Ministero su questa circostanza, e voglio sperare che nella prossima Sessione esso presenterà questi inventari ed eseguirà in tal modo le utili ed, in questo caso, anche necessarie disposizioni della legge sull'amministrazione centrale dello Stato.

PRESIDENTE. Il ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

LANZA, ministro dell'istruzione pubblica e delle finanze. Il lavoro dell'inventario che riguarda i beni stabili che mobili del patrimonio dello Stato fu incominciato, e per parecchi Ministeri fu spinto quasi verso il suo termine. Per esempio, l'inventario dei beni della Corona si può dire ultimato, e quello del Ministero dell'istruzione pubblica è pressochè compiuto. Ora si tratterebbe ancora di accelerare questi lavori, per quanto riguarda i beni propriamente chiamati demaniali, e probabilmente anche per quello che concerne le strade ferrate e il Ministero dei lavori pubblici.

Se si è finora differito l'adempimento di quest'obbligo prescritto nella legge del 1853, si deve ciò fare dipendere da due cause. La prima si è che si è mal calcolato il tempo necessario per condurre a termine quest'operazione: siccome non si era, per l'addietro, fatto mai un lavoro di questa natura, si credeva poterlo recare a compimento in un anno solo; e diffatti nella legge si è

prescritto tal termine; ma, una volta cominciata l'opera, si vide che dessa richiedeva molto maggior tempo per eseguirla colla debita precisione.

La seconda cagione è quella che riguarda la spesa. Il dispendio a tal uopo richiesto supera di gran lunga quello che si poteva prevedere: soltanto per l'inventario dei beni della Corona ammontò già ad una somma considerevole.

Per tale motivo, non dirò che siasi rallentato il lavoro, ma non si è proceduto con tutta la celerità che si sarebbe potuto ottenere. Ma se la Camera lo desidera, ciò si farà per l'avvenire; la prevengo però che si richiederà una spesa notevole per condurre a termine questa operazione.

BONA, ministro dei lavori pubblici. Io osserverò all'onorevole Depretis che non posso dividere la sua opinione quanto allo stabilimento della preparazione delle traversine che egli dice doversi separare dalle spese della manutenzione.

La manutenzione di una strada consiste nella provvista di traversine, di regoli e tanti altri materiali; che cosa si è fatto col cantiere di preparazione? Una tettoia che costa lire 6000; il resto del meccanismo di preparazione fu costruito con materiali che già si avevano e da operai addetti alla ferrovia; così si venne a comporre quello stabilimento, che è un edificio di ben poca entità.

A me pare che, siccome la preparazione delle traversine in questo modo risparmia la spesa d'acquisto, in quanto che a vece di comperare traversine di legno forte, che valgono da 6 a 7 lire caduna per le dimensioni adottate dall'amministrazione, si può fare acquisto di quelle di legno dolce, che non valgono più che da 2 50 a 3 lire; e siccome inoltre le traversine così preparate, tuttochè di legno dolce, a vece di durare cinque o sei anni, possono durare forse il triplo; così la spesa di preparazione fa parte intrinseca della manutenzione della strada. Del resto i conti sono chiari, e si può vedere appuntino quello che si è speso.

Quanto poi all'inventario, il quale doveva anche servire di base del conto camerale, dirò che quello del nostro materiale era quasi terminato, quando sorse una difficoltà, che non saprei ora ben dire quale sia, per parte della Camera dei conti.

Ora fu nominata una Commissione composta d'impiegati di detta Camera, del controllo e delle finanze per la revisione del progetto di conto camerale. Quando questa Commissione avrà terminato il suo lavoro, e l'inventario sarà fatto secondo le forme che saranno tracciate dalla detta Commissione, io lo presenterò.

Dirò poi che l'amministrazione delle strade ferrate ha pel suo uso interno un inventario esattissimo, il quale fu visto dai relatori precedenti del bilancio, e credo anche dall'onorevole Arnulfo, perchè io ne lo aveva pregato.

In questo inventario si tiene un conto preciso; ad ogni momento si può avere notizia dell'introito e dell'uscita di tutto il materiale, fin nei particolari più mi-

TORNATA DEL 23 GIUGNO 1858

nuti. Cosicchè non avvi pericolo che si possano fare sottrazioni.

In quanto all'inventario legale, come lo chiamava l'onorevole preopinante, esso sarà presto compiuto e presentato.

DEPRETIS. Io non posso difendermi dalla meraviglia nel vedere che il signor ministro non crede ammissibile la mia opinione quanto allo stabilimento costruttosi in Alessandria. Ma, se valesse il suo ragionamento, tutti quanti gli opifici costrutti nelle ferrovie dello Stato, tutti i caseggiati che servono alle officine di riparazione dei veicoli, alla loro conservazione, potrebbero classificarsi tra le spese di manutenzione. Il signor ministro disse che la spesa era poca: ma che importa? Anche io ho ammesso che la spesa non è rilevante, benchè non sia quale il signor ministro la indicava, perchè egli non tenne conto della mano d'opera; ma qui non è questione di entità della spesa, ma di regolarità.

Io ripeto essere impossibile ammettere che un edificio, che si stabilisce onde preparare le traversine, per quanto costi poco, possa classificarsi come una spesa di manutenzione; chè allora potremmo classificare come spesa di manutenzione anche gli edifizii, nei quali stabiliremo i laboratori per riparare le macchine, i veicoli, i meccanismi, gli attrezzi. Diro di più: potremmo anche classificare fra le spese di manutenzione le tettoie le quali difendono il materiale mobile che corre sulle ferrovie, perchè servono a mantenerlo in buono stato e a diminuire le spese di manutenzione affatto come nel caso concreto. Quindi io persisto nella mia opinione e voglio sperare che l'onorevole ministro per l'avvenire vorrà classificare queste spese un po' meglio di quello che ha fatto per l'esercizio che esaminiamo.

Riguardo agli inventari, io ammetto quanto agli immobili le osservazioni che ha fatte il signor ministro delle finanze; l'inventario dei beni immobili porta sempre tempo e complicazione; tuttavia non posso a meno di osservare che la legge è del 1853, e che gli inventari dovevano essere presentati nel 1854. Dunque mi pare che una sollecitazione che viene dopo un lustro, sia una

delle più moderate che si possano rivolgere ai signori ministri.

Io non posso capire l'ostacolo a cui accennava il ministro dei lavori pubblici, che impedisce la presentazione dell'inventario del suo Ministero, e stento a persuadermi come mai siasi ritardata questa presentazione, in quanto so benissimo che non si può amministrare il servizio delle strade ferrate senza avere l'inventario sempre al corrente. Perciò, finchè non mi è spiegato in che cosa consiste questa difficoltà che è venuta ad impedire la buona volontà del ministro, io starò sempre attendendo che voglia adempiere all'obbligo suo della presentazione degli inventari agli archivi della Camera, come la legge prescrive.

PRESIDENTE. Metto ai voti la categoria 43, nella somma di lire 580,000; se non vi sono opposizioni, si intenderà approvata.

(È approvata.)

Categoria 44. *Manutenzione del materiale mobile*, proposta in lire 611,500.

(È approvata.)

Voci. A domani!

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici pel 1859.

Discussione dei seguenti progetti:

2° Cessione al Governo di un fabbricato del municipio d'Asti;

3° Facoltà a divisioni e provincie di contrarre mutui, ed eccedere il limite dell'imposta;

4° Permuta di boschi di dotazione della Corona;

5° Ampliazione di una caserma in Sassari;

6° Nuove opere nella caserma di Novara;

7° Costruzione di una caserma in Casale;

8° Discussione del bilancio della guerra pel 1859.