

TORNATA DEL 10 FEBBRAIO 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi — Congedo. = votazione per la nomina di due vice-presidenti della Camera. = Ritiro di tre disegni di legge e presentazione di uno per l'apertura di un corso straordinario suppletivo alle scuole di marineria, e cenni sulle nostre forze marittime. = Domanda del deputato Ercole sopra un'aggressione sulla ferrovia di Genova, e schiarimenti del ministro dei lavori pubblici Menabrea. = Seguito della discussione del bilancio del dicastero dei lavori pubblici pel 1863 — Voto motivato formulato dalla Commissione, concernente il capitolo 4 — Osservazioni del deputato Valerio in opposizione ad alcune considerazioni del ministro per i lavori pubblici — Repliche del ministro — Spiegazioni del deputato Susani — Approvazione del voto proposto dalla Commissione — Osservazioni ed istanze dei deputati Susani, La Porta, Cuzzetti e Boggio sul capitolo 7, Spese per manutenzione stradale, e risposte del ministro, e del deputato Depretis — Proposizione del deputato Devincenzi sul sistema di costruzione di strade, e per riduzione di somma — Opposizione del ministro, dei deputati Possenti e Celombani — Proposte dei deputati Capone, Nisco e Valerio — Opposizioni del ministro — Osservazioni dei deputati Romano G., Boggio, Depretis e Fiorenzi — Proposta della Commissione — Si passa sulle proposte all'ordine del giorno. = Avvertenza del presidente. = Risultamento della prima votazione per la nomina di due vice-presidenti.*

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

GIGLIUCCI, segretario, legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato; indi espone il seguente sunto di petizioni:

8805. Sette cittadini di Lucca, in Toscana, invitano la Camera a modificare la legge sul reclutamento militare e a decretare esenti dalla leva coloro che per le precedenti leggi ivi esistenti avevano diritto all'esenzione.

8806. Colomba vedova Giammarchi e Luigi Giammarchi di San Giovanni in Marignano, comproprietarii di un ampio fabbricato in Cattolica, si rivolgono alla Camera per ottenere il risarcimento dei danni occasionati al medesimo dalle truppe ivi state acquantierate.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Si procede all'appello nominale.

Essendo all'ordine del giorno la nomina di due vice-presidenti, sono pregati i signori deputati, di mano in mano che sono chiamati, d'avvicinarsi all'urna e deporvi la loro scheda.

(Segue la votazione.)

Favoriscano di prendere il loro posto. L'urna rimane aperta. Lo spoglio si farà in fine della seduta.

Il deputato Pugliese-Giannone scrive chiedendo per motivi di salute un congedo di cinquanta giorni.

(È accordato.)

Il deputato Salvoni scrive pure che per motivi di salute abbisogna di un congedo di giorni venti.
(È accordato.)

RITIRO, PRESENTAZIONE DI DISEGNI DI LEGGE E RAGGUAGLI RELATIVI ALLA MARINERIA.

PRESIDENTE. Il ministro per la marineria ha facoltà di parlare.

DI NEGRO, ministro per la marineria. Ho l'onore di comunicare alla Camera un regio decreto per cui il ministro della marina è autorizzato a ritirare i seguenti schemi di legge:

1° Progetto riguardante l'apertura di un corso straordinario suppletivo alle regie scuole di marina presentato nella tornata del 18 novembre 1862;

2° Altro concernente la riunione delle due scuole di marina di Napoli e di Genova in una sola, che avrebbe assunto il titolo di *Regia accademia navale*, presentato nella suddetta tornata;

3° Progetto per la costruzione di sei piro-corvette con macchina ausiliaria ad elice, presentato nella tornata del 24 novembre.

Ho in pari tempo l'onore di presentare alla Camera, in sostituzione dell'anzidetto, un nuovo progetto di legge per l'apertura di un corso straordinario suppletivo alle regie scuole di marina.

Domando il permesso alla Camera di poter aggiungere poche parole. (*Movimento di attenzione*)

Il progetto di legge per la riunione delle due scuole di marina di Napoli e di Genova, ora ritirato, sarà da me modificato in guisa da renderle utili alla marina e alle due illustri città di Napoli e di Genova.

In quanto al progetto di un corso straordinario suppletivo alle scuole di marina, esso fu ritirato solo per mutarne i termini del tempo, e ridurre la spesa da lire 440,000 a sole lire 160,000.

Nella sostanza il progetto che ebbi l'onore di presentare alla Camera è identico a quello ritirato: questa legge, ottenendo l'approvazione del Parlamento, è destinata a sopperire in parte ai grandi bisogni della marina riguardo al personale.

Di questi e delle cose della marina in generale da qualche tempo il paese e il giornalismo sembrano alquanto preoccupati: questa preoccupazione a me non pare però abbastanza fondata.

Più specialmente il pubblico rivolge lo sguardo sul materiale della marina; ma non si costruiscono fregate di primo ordine corazzate con macchine di 900 cavalli, in pochi mesi.

Noi abbiamo sui cantieri nazionali sei fregate di prim'ordine, tre delle quali destinate a ricevere una corazza, oltre una fregata di second'ordine ed un avviso.

La costruzione di questi bastimenti procede con molta celerità; sui cantieri esteri poi si costruiscono sei fregate, due di prim'ordine, quattro di secondo, e tutte sei corazzate, oltre un potente ariete con motore della forza di 700 cavalli e due avvisi a grande velocità.

Negli stabilimenti esteri, ufficiali ed ingegneri della marina militare sorvegliano al buon andamento delle costruzioni, ed all'adempimento dei doveri assunti per parte degli impresari.

Vistosi depositi di legname ne' stabilimenti militari marittimi, come pure una grande quantità di carbone e di materie grasse provvedono ai bisogni così delle costruzioni, che a quelli della navigazione delle navi a vapore.

I magazzini in generale sono abbastanza forniti. Per conseguenza, signori, a riguardo del materiale, non si ha da temere nè punto, nè poco. Quello che dee preoccuparci è la mancanza di stabilimenti atti a riparare e conservare il molto materiale che fra un venti mesi avrà l'Italia.

L'arsenale della Spezia non potrà essere pronto che fra quattro anni.

Prometto tuttavia di fare quanto meglio potrò perchè i lavori di detto stabilimento siano al più presto possibile allestiti, ma credo che ciò non potrà avvenire prima di quattro anni.

Il lato debole della nostra marina è, signori, il numero del suo personale, che è insufficiente ai bisogni della medesima: dico il numero del personale, perchè per capacità, solerzia, buon volere e patriottismo la marina militare non è mai di certo seconda a nessuna altra istituzione. Nei quadri attuali della marina mancano circa 100 ufficiali; le scuole di marina non sommano che 15 a 20 aspiranti all'anno; ma spero che,

mediante qualche modificazione da introdursi nelle medesime, questo numero potrà aumentare.

Ciò non di meno, se la patria avesse bisogno urgente di un numero grande di uffiziali, e se le condizioni della nazione fossero stringenti, si potrebbe fare un appello ai bravi capitani mercantili, dei quali molti ne ha l'Italia.

Sono certo che accorrerebbero volentieri, ma non sarebbero sufficienti a riempire il vacuo della marina. Onde è che io devo fare assegnamento sul progetto presentato or ora alla Camera per un corso suppletivo straordinario alle scuole di marina. Credo che molta gioventù eletta delle Università d'Italia sarà per intraprendere la brillante carriera della marina, cui è riservato un bell'avvenire tanto in pace come in guerra, e prego perciò la Camera a voler dichiarare d'urgenza questo progetto, che è troppo utile alla marina, e per conseguenza alla nazione.

Dopo ciò soggiungerò ora, o signori, circa il 3° progetto di legge stato ritirato, che le piro-corvette con piccolo elice ausiliario pare a me non siano i bastimenti più adatti per le circostanze attuali della marina.

Avendo chiesto in proposito il parere del Consiglio di ammiragliato, questo unanime concorse nell'avviso sopra esposto, per cui ora una Commissione è costituita per istudiare ed indicare la specie dei bastimenti più utili in questo momento alla marina militare.

Tostochè questa Commissione avrà terminato il suo lavoro, mi farò un dovere di presentarlo alla approvazione della Camera.

PRESIDENTE. La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che, se non vi sono opposizioni, si intenderà dichiarato d'urgenza.

(È dichiarato d'urgenza.)

**DOMANDA DEL DEPUTATO ERCOLE INTORNO
ALLA SICUREZZA SULLE FERROVIE.**

ERCOLE. Vorrei chiedere all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici contezza di un fatto che potrebbe dar occasione ad una utile dichiarazione del Governo.

La *Gazzetta di Genova*, ed alcuni giornali di Torino, hanno riferito in questi giorni un fatto gravissimo che ha scosso dolorosamente il paese: intendo parlare della qualificata aggressione avvenuta nell'interno di un vagone di seconda classe della ferrovia da Torino a Genova, e propriamente da Frugarolo a Novi (*Rumori*), con furto considerevole a danno di alcuni viaggiatori, e ferimento di alcuno di essi.

Simile fatto è tale da scoraggiare quanti sentono bisogno di servirsi delle comunicazioni ferroviarie (*Mormorio prolungato e risa*)

Siccome la gazzetta ufficiale tacque finora, così io prego il signor ministro di far conoscere in primo luogo la precisa realtà di quanto è succeduto, ed in secondo

luogo, se il governo abbia ordinate delle inchieste e adottato dei provvedimenti atti ad impedire il rinnovamento di attentati così insoliti e deplorabili, ed a ristabilire la pubblica fiducia.

MENABBEA, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo confessare che disgraziatamente il delitto cui alludeva l'onorevole Ercole è succeduto sulla ferrovia da Alessandria a Genova. Questo fatto ha vivamente commosso l'amministrazione, e mentre l'autorità di sicurezza pubblica procede alle indagini necessarie per riconoscere e scoprire gli autori del misfatto, l'amministrazione dei lavori pubblici non vuol pretermettere alcun mezzo atto a prevenire, se non ad impedire, in modo assoluto la ripetizione di simili casi.

Ed invero il direttore generale delle strade ferrate si è immediatamente occupato di questa bisogna, e furono già prese determinazioni, le quali varranno, spero, ad allontanare il pericolo.

Prima di tutto si prenderà il provvedimento già adottato in alcuni Stati d'Europa, e che merita di essere esteso all'Italia, quello cioè di riservare per le donne che viaggiano sole alcuni riparti speciali, tanto nei vagoni di prima che di seconda classe.

Per prevenire poi ogni tentativo criminoso si sono praticati nei diversi Stati vari modi. Alcuni hanno proposto di adottare il sistema tedesco, che consiste nel mettere tutti i vagoni in comunicazione gli uni cogli altri, mediante apertura nel mezzo; ma questo modo sconvolgerebbe tutto il nostro sistema di locomozione, e forse non converrebbe all'economia delle vie ferrate. Altri hanno proposto di mettere campanelli, mediante i quali si potessero avvertire i custodi dei vagoni; ma questa precauzione non parve sufficiente. Si è infine pensato ad un altro sistema, che è forse il più conveniente e di più facile attuazione, quello cioè di aprire tra un riparto e l'altro, finestrini riparati da vetri, i quali mettano sempre in soggezione gl'individui che meditassero qualche atto colpevole. Questo sistema si sta studiando.

Saranno interpellate anche le varie direzioni delle ferrovie delle società; e tosto che si avranno riscontri in proposito, si daranno gli ordini necessari, affinché un sistema uniforme sia stabilito in tutte le ferrovie d'Italia. Speriamo che con questo mezzo sarà impedito chesi rinnovino fatti simili a quello lamentato dall'onorevole deputato Ercole.

ERCOLE. Ringrazio il signor ministro, e sono contento di avere provocate le sue dichiarazioni.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO
DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1863.**

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

La questione in controversia si riferisce sempre al capitolo 4.

I deputati Crispi e Susani avevano ciascuno proposto

un ordine del giorno diverso; ora essi sono convenuti nella presentazione del seguente:

« La Camera, dichiarando che nel togliere dal bilancio dei lavori pubblici un semestre della spesa per la scuola speciale di applicazione di ponti e strade di Napoli, intese trasportarne lo stanziamento nel bilancio della pubblica istruzione, passa all'ordine del giorno. »

La parola spetta al deputato Valerio.

VALERIO. Io sono lieto che l'onorevole Crispi sia accordato nell'ordine del giorno del deputato Susani, che ho sentito leggere poco fa dal presidente con poche variazioni. Tuttavia non posso lasciar chiudere questa discussione senza una breve ed esplicita dichiarazione.

Prego la Camera di volermi prestare indulgente attenzione perchè si tratta di una delle questioni più gravi per quelli che veramente vogliono veder messe in pratica quelle idee di discentramento e di libertà delle quali sentii molte volte parlare, ma che non vedo tradurre in pratica mai.

Io non ho bisogno, spero, di precauzioni oratorie, non ho bisogno di dichiarare la stima altissima ed il rispetto che ho sempre avuto per l'onorevole persona che regge il Ministero dei lavori pubblici, sia per i servizi che egli ha reso al paese nella carriera speciale in cui si è tanto distinto, sia per il valore ch'egli ha come scienziato nel mondo.

Io debbo però dir francamente che io vidi con qualche apprensione quell'onorevole persona assumere le redini dei lavori pubblici nello stadio attuale, stadio che è essenzialmente di organizzazione, perchè i principali lavori che si potevano richiedere dall'Italia erano già stabiliti, ed ora specialmente si richiede da un ministro la mano organizzatrice delle leggi unificatrici delle condizioni diverse d'Italia; io ho veduto, dico, con apprensione quell'onorevole persona salire al Ministero dei lavori pubblici in queste circostanze.

Io conosceva i suoi precedenti, conosceva anche quelle abitudini che sono inseparabili dalla carriera in cui egli si è così luminosamente distinto; e temeva che portasse nell'amministrazione de' lavori pubblici quelle idee d'accentramento, quelle idee men liberali, mi si permetta la parola, che altre volte ebbe a manifestare, e che in altra sfera, in altro servizio son forse di necessaria applicazione.

Questo è il motivo per cui io ho stimato mio dovere di prender occasione dalla discussione sollevatasi nella seduta dell'altro ieri per provocare da lui una dichiarazione in proposito sulla legge de' lavori pubblici che egli sta per presentare alla Camera.

Lo dico con rincrescimento, le parole che ho sentito da lui mi hanno dolorosamente commosso, ma mi hanno più profondamente commosso quando le ho rilette nel suo discorso corretto che fu pubblicato nel rendiconto della Camera.

L'onorevole ministro de' lavori pubblici da anch'egli quel tanto d'incenso che si usa dare tuttodi alle grandi idee, contro le quali oramai nessuno osa più di combat-

tere di fronte: proclama anch'egli il discentramento e la libertà. Ma, o signori esaminatelo poi partitamente, e poi vi farete persuasi che il discorso che l'onorevole ministro de' lavori pubblici ha pronunciato nella penultima seduta è un programma completo d'accentramento e di burocrazia. Un breve esame di alcune parti del suo discorso mi prova questo fatto.

Egli ammette che non è possibile portare l'opera del discentramento nelle grandi amministrazioni, se quest'opera non ha la sua radice nell'ordinamento comunale e provinciale.

Ma, ammettendo che il signor ministro dell'interno, come egli dice, si occupi di un progetto di legge a questo proposito, « basato sopra un grande disaccentramento, e sopra una grande libertà tanto alle provincie che ai Comuni, » quando si viene poi a discutere di applicare questi principii ai lavori pubblici, egli comincia dallo stabilire che « non crede chesi possano facilmente levare quegli imbarazzi che si attribuiscono alla burocrazia, » e più innanzi egli dichiara che, se sarà necessario liberarsi « alquanto da un po' di concentramento, da un po' d'influenza burocratica, lo si farà. » Ma questa è cosa che vuole essere ben definita, perchè egli (sono sue parole) « assolutamente non accetta il sistema di abbandonare tutto ai comuni ed alle provincie. » Egli crede che « lo Stato deve sempre essere presente per vigilare e per dirigere, lasciando però a questi vari elementi tutta la libertà desiderabile perchè i comuni e le provincie non sono esseri isolati, ma fanno parte d'un gran tutto che si chiama lo Stato: « e così di seguito.

Qui avete visto riassunti tutti gli argomenti di quelli che difendono l'accentramento e la burocrazia.

Alcune voci (e queste erano quelle degli onorevoli Nisco e Michelini) si erano elevate, parlando della convenienza o non di una istituzione che è forse il principal fomite di accentramento nell'amministrazione dei lavori pubblici. Il signor ministro ha preso quest'occasione, seguendo in ciò anche l'esempio di tutti coloro che difendono la burocrazia, di trasportare la questione dei principii alle persone, e di farsi difensore del corpo degli ingegneri, come se, quando taluno combatte un'istituzione, potesse dirsi che ei combatta le persone.

Si può avere stima per le persone che formano un corpo, si può avere stima pel corpo medesimo, e credere nello stesso tempo che quel corpo sia una cattiva istituzione.

Io chiedeva all'onorevole ministro che cosa avesse fatto di una Commissione di cui io faceva parte, la quale era stata incaricata dal suo predecessore di studiare questa materia, e che aveva consacrato alcuni dei principali principii di libertà nelle sue determinazioni. Il signor ministro ci ha detto che questa Commissione non solo intendeva mantenerla, ma che se n'era valso di già. Ma come se ne è egli valso? È la prima volta che giunge a mia notizia che, trattandosi di una Commissione nominata con decreto reale, du-

rante un Ministero, il ministro che succede senza distruggere il primo decreto, ne prenda una parte, e la costituisca in sotto-Commissione (ed è certamente ben chiaro che non avrà scelto le persone fra la maggioranza che votò per i principali liberali) perchè prepari un lavoro da sottomettersi poi alla Commissione intiera dalla stessa sotto-Commissione, senza prima avere inteso il voto di tutti i membri sui principii generali. Ed ancora sopra di che doveva questa sotto-Commissione preparare un lavoro? Sopra una legge intesa a regolamentare i consorzi provinciali e le strade comunali.

Ma non vedete dietro di ciò il cappello tricornuto dell'*Agent Voyer* della burocratica organizzazione di Francia, i ponti e strade, *ponts et chaussées* della burocrazia francese? Ecco la sola cosa che io temo ci possa venire dalle abitudini pur troppo inveterate della persona che ora siede al Ministero dei lavori pubblici, persona cui ripeto mi onoro di professare il più alto rispetto sia per gli studi a cui si è specialmente dedicato, sia per la scienza per cui è conosciuto in tutto il mondo, sia per i distinti servigi che ha prestato al paese.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

Mi veggo costretto a dire qualche parola in mia difesa, poiché venni attaccato al vivo dall'onorevole mio amico il deputato Valerio, mentre non credeva in vero di essere accusato di illiberali propositi da lui, che deve certamente conoscere se in fatto di lavori pubblici e di scienze io non abbia sempre sostenuto le idee della più ampia libertà.

Ma, come io credo di aver accennato nel mio precedente discorso, vi sono, riguardo al servizio pubblico che ho l'onore di reggere, due sistemi compiutamente opposti.

Vi è il sistema il quale vorrebbe che tutto si facesse dal Governo, e questo è il sistema ordinario dei Governi assoluti, sistema che io respingo affatto; vi ha poi un altro sistema che vorrebbe che tutto fosse abbandonato all'iniziativa privata, in modo che il Governo non avesse ingerenza di sorta, ed anche questo sistema io lo respingo assolutamente, quantunque sia quello dell'onorevole Valerio, ed in questa convinzione sono indotto tanto dalla logica, quanto dall'esperienza delle cose avvenute in Europa.

Del sistema di concentramento non è necessario parlare, questo è rovinato, per così dire, dall'esperienza stessa, e non credo che alcuno lo voglia sostenere.

Quanto al completo abbandono di ogni ingerenza governativa nelle cose relative ai lavori pubblici, suolsi citare l'esempio dell'Inghilterra, dove la potenza dell'associazione privata ha fatto cose maravigliose. Ebbene, anche in Inghilterra ora il Governo riconosce la necessità di entrare per qualche cosa in molte cose.

In Inghilterra vi sono delle strade magnifiche, ma non c'è un vero sistema razionale. Anche nella città di Londra costituita dall'aggregazione di varie borgate e

luogo, se il governo abbia ordinate delle inchieste e adottato dei provvedimenti atti ad impedire il rinnovamento di attentati così insoliti e deplorabili, ed a ristabilire la pubblica fiducia.

MENABREA, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo confessare che disgraziatamente il delitto cui alludeva l'onorevole Ercole è succeduto sulla ferrovia da Alessandria a Genova. Questo fatto ha vivamente commosso l'amministrazione, e mentre l'autorità di sicurezza pubblica procede alle indagini necessarie per riconoscere e scoprire gli autori del misfatto, l'amministrazione dei lavori pubblici non vuol pretermettere alcun mezzo atto a prevenire, se non ad impedire, in modo assoluto la ripetizione di simili casi.

Ed invero il direttore generale delle strade ferrate si è immediatamente occupato di questa bisogna, e furono già prese determinazioni, le quali varranno, spero, ad allontanare il pericolo.

Prima di tutto si prenderà il provvedimento già adottato in alcuni Stati d'Europa, e che merita di essere esteso all'Italia, quello cioè di riservare per le donne che viaggiano sole alcuni riparti speciali, tanto nei vagoni di prima che di seconda classe.

Per prevenire poi ogni tentativo criminoso si sono praticati nei diversi Stati vari modi. Alcuni hanno proposto di adottare il sistema tedesco, che consiste nel mettere tutti i vagoni in comunicazione gli uni cogli altri, mediante apertura nel mezzo; ma questo modo sconvolgerebbe tutto il nostro sistema di locomozione, e forse non converrebbe all'economia delle vie ferrate. Altri hanno proposto di mettere campanelli, mediante i quali si potessero avvertire i custodi dei vagoni; ma questa precauzione non parve sufficiente. Si è infine pensato ad un altro sistema, che è forse il più conveniente e di più facile attuazione, quello cioè di aprire tra un riparto e l'altro, finestrini riparati da vetri, i quali mettano sempre in soggezione gl'individui che meditassero qualche atto colpevole. Questo sistema si sta studiando.

Saranno interpellate anche le varie direzioni delle ferrovie delle società; e tosto che si avranno riscontri in proposito, si daranno gli ordini necessari, affinché un sistema uniforme sia stabilito in tutte le ferrovie d'Italia. Speriamo che con questo mezzo sarà impedito chesi rinnovino fatti simili a quello lamentato dall'onorevole deputato Ercole.

ERCOLE. Ringrazio il signor ministro, ed sono contento di avere provocate le sue dichiarazioni.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO
DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1863.**

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

La questione in controversia si riferisce sempre al capitolo 4.

I deputati Crispi e Susani avevano ciascuno proposto

un ordine del giorno diverso; ora essi sono convenuti nella presentazione del seguente:

« La Camera, dichiarando che nel togliere dal bilancio dei lavori pubblici un semestre della spesa per la scuola speciale di applicazione di ponti e strade di Napoli, intese trasportarne lo stanziamento nel bilancio della pubblica istruzione, passa all'ordine del giorno. »

La parola spetta al deputato Valerio.

VALERIO. Io sono lieto che l'onorevole Crispi si sia accordato nell'ordine del giorno del deputato Susani, che ho sentito leggere poco fa dal presidente con poche variazioni. Tuttavia non posso lasciar chiudere questa discussione senza una breve ed esplicita dichiarazione.

Prego la Camera di volermi prestare indulgente attenzione perchè si tratta di una delle questioni più gravi per quelli che veramente vogliono veder messe in pratica quelle idee di discentramento e di libertà delle quali sentii molte volte parlare, ma che non vedo tradurre in pratica mai.

Io non ho bisogno, spero, di precauzioni oratorie, non ho bisogno di dichiarare la stima altissima ed il rispetto che ho sempre avuto per l'onorevole persona che regge il Ministero dei lavori pubblici, sia nei servizi che egli ha reso al paese nella carriera speciale in cui si è tanto distinto, sia pel valore ch'egli ha come scienziato nel mondo.

Io debbo però dir francamente che io vidi con qualche apprensione quell'onorevole persona assumere le redini dei lavori pubblici nello stadio attuale, stadio che è essenzialmente di organizzazione, perchè i principali lavori che si potevano richiedere dall'Italia erano già stabiliti, ed ora specialmente si richiede da un ministro la mano organizzatrice delle leggi unificatrici delle condizioni diverse d'Italia; io ho veduto, dico, con apprensione quell'onorevole persona salire al Ministero dei lavori pubblici in queste circostanze.

Io conosceva i suoi precedenti, conosceva anche quelle abitudini che sono inseparabili dalla carriera in cui egli si è così luminosamente distinto; e temeva che portasse nell'amministrazione de' lavori pubblici quelle idee d'accentramento, quelle idee men liberali, mi si permetta la parola, che altre volte ebbe a manifestare, e che in altra sfera, in altro servizio son forse di necessaria applicazione.

Questo è il motivo per cui io ho stimato mio dovere di prender occasione dalla discussione sollevatasi nella seduta dell'altro ieri per provocare da lui una dichiarazione in proposito sulla legge de' lavori pubblici che egli sta per presentare alla Camera.

Lo dico con rincrescimento, le parole che ho sentito da lui mi hanno dolorosamente commosso, ma mi hanno più profondamente commosso quando le ho rilette nel suo discorso corretto che fu pubblicato nel rendiconto della Camera.

L'onorevole ministro de' lavori pubblici da anch'egli quel tanto d'incenso che si usa dare tuttodi alle grandi idee, contro le quali oramai nessuno osa più di combat-

tere di fronte: proclama anch'egli il decentramento e la libertà. Ma, o signori esaminatelo poi partitamente, e poi vi farete persuasi che il discorso che l'onorevole ministro de' lavori pubblici ha pronunciato nella penultima seduta è un programma completo d'accentramento e di burocrazia. Un breve esame di alcune parti del suo discorso mi prova questo fatto.

Egli ammette che non è possibile portare l'opera del decentramento nelle grandi amministrazioni, se quest'opera non ha la sua radice nell'ordinamento comunale e provinciale.

Ma, ammettendo che il signor ministro dell'interno, come egli dice, si occupi di un progetto di legge a questo proposito, « basato sopra un grande disaccentramento, e sopra una grande libertà tanto alle provincie che ai Comuni, » quando si viene poi a discutere di applicare questi principii ai lavori pubblici, egli comincia dallo stabilire che « non crede chesi possano facilmente levare quegli imbarazzi che si attribuiscono alla burocrazia, » e più innanzi egli dichiara che, se sarà necessario liberarsi « alquanto da un po' di concentramento, da un po' d'influenza burocratica, lo si farà. » Ma questa è cosa che vuole essere ben definita, perchè egli (sono sue parole) « assolutamente non accetta il sistema di abbandonare tutto ai comuni ed alle provincie. » Egli crede che « lo Sato deve sempre essere presente per vigilare e per dirigere, lasciando però a questi vari elementi tutta la libertà desiderabile perchè i comuni e le provincie non sono esseri isolati, ma fanno parte d'un gran tutto che si chiama lo Stato: « e così di seguito.

Qui avete visto riassunti tutti gli argomenti di quelli che difendono l'accentramento e la burocrazia.

Alcune voci (e queste erano quelle degli onorevoli Nisco e Michelini) si erano elevate, parlando della convenienza o non di una istituzione che è forse il principal fomite di accentramento nell'amministrazione dei lavori pubblici. Il signor ministro ha preso quest'occasione, seguendo in ciò anche l'esempio di tutti coloro che difendono la burocrazia, di trasportare la questione dei principii alle persone, e di farsi difensore del corpo degli ingegneri, come se, quando taluno combatte un'istituzione, potesse dirsi che ei combatta le persone.

Si può avere stima per le persone che formano un corpo, si può avere stima pel corpo medesimo, e credere nello stesso tempo che quel corpo sia una cattiva istituzione.

Io chiedeva all'onorevole ministro che cosa avesse fatto di una Commissione di cui io faceva parte, la quale era stata incaricata dal suo predecessore di studiare questa materia, e che aveva consacrato alcuni dei principali principii di libertà nelle sue determinazioni. Il signor ministro ci ha detto che questa Commissione non solo intendeva mantenerla, ma che se n'era valso di già. Ma come se ne è egli valso? È la prima volta che giunge a mia notizia che, trattandosi di una Commissione nominata con decreto reale, du-

rante un Ministero, il ministro che succede senza distruggere il primo decreto, ne prenda una parte, e la costituisca in sotto-Commissione (ed è certamente ben chiaro che non avrà scelto le persone fra la maggioranza che votò per i principali liberali) perchè prepari un lavoro da sottomettersi poi alla Commissione intiera dalla stessa sotto-Commissione, senza prima avere inteso il voto di tutti i membri sui principii generali. Ed ancora sopra di che doveva questa sotto-Commissione preparare un lavoro? Sopra una legge intesa a regolamentare i consorzi provinciali e le strade comunali.

Ma non vedete dietro di ciò il cappello tricornuto dell'*Agent Voyer* della burocratica organizzazione di Francia, i ponti e strade, *ponts et chaussées* della burocrazia francese? Ecco la sola cosa che io temo ci possa venire dalle abitudini pur troppo inveterate della persona che ora siede al Ministero dei lavori pubblici, persona cui ripeto mi onoro di professare il più alto rispetto sia per gli studi a cui si è specialmente dedicato, sia per la scienza per cui è conosciuto in tutto il mondo, sia pei distinti servigi che ha prestato al paese.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

Mi veggio costretto a dire qualche parola in mia difesa, poichè venni attaccato al vivo dall'onorevole mio amico il deputato Valerio, mentre non credeva in vero di essere accusato di illiberali propositi da lui, che deve certamente conoscere se in fatto di lavori pubblici e di scienze io non abbia sempre sostenuto le idee della più ampia libertà.

Ma, come io credo di aver accennato nel mio precedente discorso, vi sono, riguardo al servizio pubblico che ho l'onore di reggere, due sistemi compiutamente opposti.

Vi è il sistema il quale vorrebbe che tutto si facesse dal Governo, e questo è il sistema ordinario dei Governi assoluti, sistema che io respingo affatto; vi ha poi un altro sistema che vorrebbe che tutto fosse abbandonato all'iniziativa privata, in modo che il Governo non avesse ingerenza di sorta, ed anche questo sistema io lo respingo assolutamente, quantunque sia quello dell'onorevole Valerio, ed in questa convinzione sono indotto tanto dalla logica, quanto dall'esperienza delle cose avvenute in Europa.

Del sistema di concentramento non è necessario parlare, questo è rovinato, per così dire, dall'esperienza stessa, e non credo che alcuno lo voglia sostenere.

Quanto al completo abbandono di ogni ingerenza governativa nelle cose relative ai lavori pubblici, suolsi citare l'esempio dell'Inghilterra, dove la potenza dell'associazione privata ha fatto cose maravigliose. Ebbene, anche in Inghilterra ora il Governo riconosce la necessità di entrare per qualche cosa in molte cose.

In Inghilterra vi sono delle strade magnifiche, ma non c'è un vero sistema razionale. Anche nella città di Londra costituita dall'aggregazione di varie borgate e

parrocchie, passando da un quartiere all'altro si vedono le vie diversamente tenute, perchè ciascuno ha il suo particolare sistema di amministrazione.

In Inghilterra ogni società fece le sue strade ferrate secondo il sistema proprio, altre larghissime ed altre più ristrette. Si riconobbe poi dopo qualche anno che si erano fatte spese enormi, senza avere un sistema coordinato e che il servizio cumulativo delle varie strade presentava molte difficoltà.

Ora vi prevale un sentimento diverso, ed il Governo inglese, il quale certamente è uno dei più illuminati, cerca di concentrare tutti questi elementi, non per dominarli, ma per dar loro un indirizzo unico per cui possano riannodarsi insieme.

Questo è il sistema che l'onorevole Valerio chiama burocratico, al quale io tengo certamente più di quel che sembra egli tenervi.

Quando l'onorevole Valerio parla di burocrazia, io io credo ch'egli confonde insieme due cose: la burocrazia propriamente detta e l'elemento tecnico che serve ad illuminare il Governo in tutte le questioni sottoposte alla sua decisione.

Sotto questo aspetto pertanto io credo di non poter essere accusato di illiberalismo. Se mi si accusa di essere uomo d'ordine, confesso anch'io di esserlo e dichiaro che vedrei con molto dispiacere che in un paese, dove tutto è per così dire da creare, le varie operazioni che si debbono fare non fossero dirette in un senso utile al paese e in un modo che possano l'una coll'altra concordarsi.

Noi abbiamo ancora molte strade a fare, ed io credo che sia stata una provvidenza che il Governo abbia imposto preventivamente alcune regole uniformi per tutte le strade ferrate.

Vi saranno molte strade provinciali e più ancora delle strade comunali consortili a costruirsi nelle provincie meridionali, ma certamente non bisogna lasciare che si intraprendano le opere senza guida alcuna, sicchè ogni comune ed ogni provincia sia obbligata o possa formarsi un sistema diverso.

Noi sappiamo tutti come vanno le cose: non bisogna nutrire illusioni. Certamente vi sono uomini molto distinti i quali colla loro iniziativa privata possono compire grandi cose, ma sappiamo altresì che le provincie hanno talvolta bisogno di una direzione, e più specialmente in quei paesi dove l'iniziativa particolare non è mai esistita.

Non bisogna dunque paragonare il nostro paese a tanti altri, i quali sono più avanzati nelle arti civili sotto questo rapporto: ed è necessario che un paese il quale per tanti anni è stato sotto il regime assoluto si abbia ancora nel Governo centrale chi possa indicare alle provincie ed ai comuni che vogliono intraprendere pubblici lavori quale sia il miglior sistema a seguirsi.

Ma c'è un limite nella cosa. Certamente il Governo non vorrà imporre in modo assoluto la sua volontà a quei comuni e a quelle provincie, ma dovrà vigilare ed impedire che spendano male il danaro che

destinano alle opere pubbliche. Ora, quando ho parlato di discentramento, ho parlato nel senso di trasportare sul luogo stesso dove sono questi interessi l'amministrazione che deve invigilarli. Togliendo, per esempio, al Ministero molte delle sue attribuzioni e trasportandole presso le provincie, egli è evidente che si potrà avere nei prefetti e nei Consigli provinciali giudizi molto più illuminati di quello che si possano formare lungi negli uffici del Ministero. È in questo senso che io intendo il discentramento.

In quanto poi alla burocrazia, come io accennava, bisogna distinguerla dal corpo tecnico. Io credo benissimo che l'onorevole Valerio tende indirettamente anche alla soppressione del corpo del genio civile.

Io non so se questa soppressione potrà farsi in un tempo più o meno remoto; ma io ritengo che attualmente una tale soppressione sarebbe una vera calamità per l'Italia, perchè se vi sono alcune parti, le quali possano già da se stesse dirigersi in questa parte dell'amministrazione pubblica, ve ne sono altre che hanno bisogno dell'indirizzo del Governo. Che questo indirizzo del Governo si limiti alle cose più sostanziali: che ei lasci alle provincie libertà d'azione la maggiore possibile, in questo sono d'accordo; ma intanto che il Governo abbia l'autorità sufficiente per mettere in correlazione tutti i lavori che si debbono fare nello Stato, in modo che non sianvi spese sprecate, ma che tutte divengano utili. È in questo senso che io intendo il discentramento, e non nella rovina d'istituzioni, le quali fino adesso hanno recato vantaggio, per entrare in un sistema che io veggio in altri paesi pressochè abbandonato.

L'onorevole Valerio, parlando del corpo dei ponti e strade francese, gli attribuiva quasi la rovina della Francia. Ma, signori, vediamo ciò che esiste in Francia. La Francia ha attualmente 35,800 chilometri di strade imperiali, 46,000 chilometri di strade dipartimentali, e 557,000 chilometri di strade comunali e vicinali, le quali ultime sono dovute in gran parte a quella legge del 1836 che l'onorevole deputato Valerio poco fa criticava così acerbamente. Dunque questa legge e l'istituzione del corpo dei ponti e strade non sono così cattive, avendo prodotto quest'immenso risultato. Ora, paragoniamo lo stato della Francia al nostro attuale.

Non ho potuto avere la lunghezza delle strade comunali in ogni parte dell'Italia, ma ho la lunghezza delle strade provinciali e nazionali. La lunghezza totale di queste è di circa 14,000 chilometri in tutta l'Italia.

Bisogna dire che vi sono alcune provincie, specialmente le lombarde, le quali sono ampiamente provviste tanto delle une come delle altre, contandosi quasi 25 mila chilometri di strade comunali nella sola Lombardia. Ma se noi andiamo nelle provincie meridionali, il paragone, bisogna dirlo, è assai tristo. Troviamo, per esempio, nelle provincie meridionali dell'ex-reamo di Napoli 2575 chilometri di strade nazionali, 2818 chilometri di strade provinciali, 1252 chilometri di strade comunali: in totale 6645 chilometri di strade. Nella

Sicilia il totale delle strade è di circa 2699 chilometri. Come ben vede la Camera c'è enormemente da fare in quei paesi, e come dunque un Governo può abbandonare la costruzione rapida e ordinata di una rete completa stradale senza intervenire per dare una direzione? E poi il Governo dovrà anche intervenire con sussidi.

Ora volete che la erogazione dei sussidi sia abbandonata completamente nell'arbitrio dei comuni e delle provincie?

Ma per verità tutti sanno come le cose procedono.

Vi è un ingegnere che ha il merito di farsi nome in un comune, in una provincia; egli è padrone di fare quanto gli talenta. Potrà far bene, come potrà anche far male; ma quando si tratta d'interessi così capitali i quali tengono, direi, alla vita del paese, io credo che sia debito, anzi missione dello Stato, di dirigere, di mettere un po' d'ordine in queste cose, lasciando ad ognuno la libertà di proporre ed anche di accettare le cose proposte dal Governo.

È in questo senso che io intendo la libertà.

L'onorevole Valerio ci ha parlato dell'Inghilterra. Ma per verità possiamo noi paragonarci all'Inghilterra? L'Inghilterra è una nazione forte, potente.

VALERIO. È divenuta potente per la libertà. (*Mormorio*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. E anche noi diverremo potenti colla libertà; ma sviluppandone contemporaneamente gli elementi economici; i lavori pubblici ben fatti, ben ordinati, saranno nel nostro paese un efficace strumento di libertà.

Noi non abbiamo certamente denari da sprecare. Ogni soldo che si spende deve essere bene speso, sì che se ne ottenga il miglior risultato.

Certo non conviene che il Governo abbandoni le risorse e la fortuna del paese in mani inesperte, o che possano dare a quelle spese una direzione svantaggiosa.

Quando avremo sviluppati gli elementi della libertà, quando la libertà sarà fondata sopra grandi istituzioni e sopra mezzi immensi di ricchezza, allora sì che potremo entrare in un sistema molto più largo.

Io non credo che si possa paragonare popolo a popolo se non quando sieno in condizioni identiche.

In conseguenza, senza ammettere la taccia d'illiberalità di cui ha voluto gratificarmi l'onorevole Valerio, io dico che, mentre tengo co' miei colleghi a discentrare per quanto è possibile l'amministrazione onde portarla in quei diversi centri dove si possono meglio conoscere i bisogni del paese, rifuggo in pari tempo da un sistema, il quale consisterebbe nell'abbandonare tutto all'arbitrio sì delle provincie che dei comuni.

Risponderò in ultimo all'appunto ch'egli m'ha fatto relativamente alla Commissione di cui egli fa parte.

Egli mi accusò, per così dire, d'illegalità...

VALERIO. Oh! oh!

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... sì, d'illegalità, perchè quando si dice che un ministro non osserva un decreto regio, gli si dice ch'egli ha com-

messo un'illegalità. Il decreto regio, finchè non è abrogato, è obbligatorio come la legge.

Io respingo anche quest'accusa ch'egli mi vuol apporre, perchè io ho incaricato quella Commissione di studiare la questione per me importante quanto quella delle strade ferrate, la questione cioè della costruzione delle strade comunali e consortili. Questo incarico io l'ho dato al presidente della Commissione, e nello stesso tempo gli comunicava i relativi documenti, cioè quei documenti che meglio poterono servire a fissare le idee della Commissione stessa. Il presidente ha creduto, onde non perdere tempo in una discussione troppo prolungata, come d'ordinario succede nelle Commissioni molto numerose quale si è quella di cui fa parte l'onorevole Valerio, ha creduto, dico, che sarebbe stato buon consiglio ed utile di predisporre prima un progetto di legge completo per quindi presentarlo alla Commissione, onde raccogliere le opinioni degli onorevoli membri che la compongono.

E non creda l'onorevole Valerio che io abbia fissato i membri della Sotto-Commissione, ma è il presidente stesso che li ha scelti; in questo io ho lasciato alla Commissione la più ampia libertà d'azione, essendo questa la miglior maniera come è anche la più consentanea ai miei principii di libertà che ho sempre professato.

Io spero di avere pertanto risposto all'onorevole Valerio, e spero che anche la Camera non vorrà ritenere che io non sia liberale, e che abbia mancato alle disposizioni emanate per regio decreto.

(Il deputato Spaventa presta giuramento.)

PRESIDENTE. La parola è al deputato Crispi.

CRISPI. Non ripeterò nuovamente alla Camera le cose dette ieri pel mantenimento della scuola di ponti e strade di Napoli. Debbo solamente annunciare che siamo d'accordo io e l'onorevole Susani in un ordine del giorno che ho formulato in termini tali che la Camera non avrebbe obbiezione ad opporre e la Commissione stessa dovrebbe esser pronta ad accettare.

Quindi io ritiro il mio precedente ordine del giorno, e il signor Susani fa lo stesso pel suo. Ogni questione essendo terminata, non resta se non che a pregare la Camera di accettare la nostra proposta.

PRESIDENTE. Interrogo prima di tutto la Commissione se lo accetta.

LANZA G. Sì, la Commissione lo accetta.

COLOMBANI. Io voleva dire appunto che la Commissione l'accetta non solo perchè è affatto conforme alle sue idee ed alle sue dichiarazioni, ma eziandio perchè collima con quanto la Commissione ha cominciato a fare.

Infatti il relatore della Commissione pel bilancio dei lavori pubblici s'è già diretto a quello dell'istruzione pubblica, onde questi inserisca nel suo bilancio la somma che veniva stralciata dal bilancio attuale.

PRESIDENTE. Ciò posto, parmi che la discussione si potrebbe chiudere, essendo tutti d'accordo.

Voci. Sì! sì!

SUSANI. Mi pare che sarebbe conforme a regolarità ch'io ritirassi il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Mi fu detto dal deputato Crispi e da lei ch'entrambi si univano in quest'ordine del giorno, ed io lo leggo a nome di tutti e due.

SUSANI. Mi permetta, signor presidente, quando ho presentato il mio ordine del giorno il quale differiva in alcuna parte da quello dell'onorevole Crispi, io aveva intenzione di esprimere qualche cosa di più che non dicesse l'ordine del giorno precedentemente messo innanzi dall'onorevole Crispi. Mi sono, è vero, messo d'accordo coll'onorevole Crispi circa la redazione d'un altro ordine del giorno, ma non per questo potrei aderire come aderisco, alla nuova redazione, e indurmi a ritirare il mio ordine del giorno se mi si togliesse la facoltà di dire brevissime parole per giustificarmi innanzi alla Camera.

Dirò in due parole la ragione della differenza che esisteva fra i due ordini del giorno, e la ragione per la quale ho creduto di aderire alla nuova redazione.

La parte la quale fu tolta, e per cui differivano i due ordini del giorno, si riferiva alla discussione che s'era impegnata ieri, ed oggi continua, riguardo all'ordinamento, degli istituti in cui si formano gli ingegneri, e per conseguenza ultima venne a toccare dell'argomento relativo all'organizzazione del genio civile ed in generale alla direzione delle opere pubbliche del regno. Ora ho tolto questa parte convinto che per risparmiare il tempo della Camera fosse desiderabile che non s'insistesse in questa discussione la quale è fuori dell'argomento. Ritirando il mio ordine del giorno pregherò il signor presidente di conservarmi la parola se, dopo quanto fu detto in proposito, la discussione avesse a continuare su quel tema, perchè a tal riguardo avrei pure qualche cosa a dire.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La Camera pare che voglia passare ai voti, leggo pertanto l'ordine del giorno proposto dai deputati Crispi e Susani, ed accettato dalla Commissione.

« La Camera, dichiarando che nel togliere dal bilancio dei lavori pubblici un semestre delle spese per la scuola speciale d'applicazione dei ponti e strade di Napoli intese trasportare lo stanziamento sul bilancio della pubblica istruzione, passa all'ordine del giorno. »

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Capitolo 5, *Spese d'ufficio.* Il Ministero propone la somma di lire 444,720, la Commissione 430,280, e così un risparmio di lire 14,440.

(È approvato.)

Capitolo 6, *Spese diverse.* Il Ministero propone lire 731,844 53, la Commissione 714,340 30, e così lire 17,504 23 in meno.

(È approvato.)

Capitolo 7, *Spese d'annua manutenzione stradale.* Il Ministero e la Commissione propongono la somma di lire 9,388,185 66. »

SUSANI. Io non voglio proporre modificazione alcuna

alla cifra messa innanzi, non potrei però accettare il capitolo senza aver avuto una spiegazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici a proposito di una questione la quale interessa generalmente questo genere di lavori, e specialmente un lavoro individuale. La questione generale è ancora per me derivata da un caso speciale sul quale intendo chiamare l'attenzione del Ministero.

Nel 1860 per l'irruzione di un torrente fu distrutto presso San Giacomo parte della strada dello Spluga; rovina la quale fu grandemente lamentata e dal traffico ordinario di quella strada importante, e specialmente dagli abitanti, perchè rimane tuttora irreparata.

Io quindi domando all'onorevole ministro come avviene che per più di due anni si lasci senza la voluta manutenzione un tronco di strada di tanta importanza.

ROSSENTI, relatore. Domando la parola.

SUSANI. In secondo luogo domando che egli assicuri che coi fondi i quali sono stanziati attualmente sarà una buona volta provveduto a questo tronco speciale, il qual tronco speciale veramente figura nei documenti del bilancio sotto questa categoria. Io voglio sperare che, votata la somma, sarà eseguito questo tronco a meno che non si fosse per accidente voluto trovare ancor modo di procrastinare cosa la quale, ripeto, pare a me dovesse esser fatta sin dall'anno 1861 almeno, perchè procedendo di questa maniera, le manutenzioni invece di costare 1 costeranno 10, 12 e si dà luogo a giusti lamenti.

LA PORTA. Nel bilancio 1862 figura stanziata una spesa annua di manutenzione stradale di lire 8,895,523 con un aumento di lire 702,523; aumento dovuto, come dice il bilancio 1862, in gran parte alla cresciuta spesa per simile fine nelle provincie siciliane, ove per l'addietro non esistevano a carico dell'erario regio spese di tal natura. Quindi venne la legge del 30 marzo 1862, ove si dice che la Sicilia è dotata di una rete di strade nazionali, ed all'articolo 3 di detta legge si autorizza l'iscrizione nel bilancio dei lavori pubblici d'una spesa annua di lire 480,979 anche per manutenzione di dette strade nazionali. Nel bilancio del 1863 si trova un aumento in quest'articolo di spesa. Il bilancio lo porta a 9,388,185 66; quindi l'aumento è di lire 387,661 95. La Commissione mantiene quest'aumento, ma nello stesso tempo ce ne indica l'origine ed in parte si riferisce alle apprezzazioni che ha fatte il Ministero. (*Rumori*) L'origine di quest'aumento però deriva dal sistema tenuto dal Ministero in opposizione al consiglio dato dalla Commissione del bilancio del 1862, cioè di non procedere ad unificare i salari degli stradaiuoli delle altre provincie d'Italia col sistema usato nelle antiche provincie (*Conversazioni, bisbiglio*) se prima non si fosse dallo studio dei vari sistemi tenuti dalle diverse provincie d'Italia e dal confronto di essi formato un criterio esatto sul sistema utile ad adottarsi in tutto il regno. (*Le conversazioni coprono la voce dell'oratore*) Se non si fa un po' di silenzio è inutile che io parli.

PRESIDENTE. (*Scuotendo con forza il campanello*) Favoriscano di far silenzio!

LA PORTA. Il Ministero volle unificare i salari degli stradaiuoli nella Toscana, nelle Marche, nell'Umbria, e così elevò in parte la cifra che porta l'aumento nel bilancio.

La Commissione conseguentemente avvertiva il Ministero di non continuare in questa falsa via. È questa la smania fatale, e non mai abbastanza compianta, di unificare col sistema delle estensioni, con quel metodo che non tiene apprezzamento delle varie condizioni, dei diversi sistemi che si sono spesso saviamente introdotti nelle varie provincie d'Italia e di volere forzatamente applicare i sistemi delle vecchie provincie, sistemi che forse non sono nemmeno più conformi alle condizioni ed agli interessi di esse, metodo che abbiamo veduto turbare spesso l'amministrazione nazionale ed aggravare il bilancio dello Stato senza legittima misura.

Il Ministero però riferisce anche l'aumento di questo articolo di spesa all'accrescimento dello sviluppo delle strade nazionali ed al rinnovarsi dei contratti.

Io voto colla Commissione quest'articolo, ma lo voto in questo senso, che esso sparisca almeno in gran parte quando avremo quella tanto sospirata legge provinciale la quale caricherà alle provincie una parte di questa spesa.

Signori, al bilancio positivamente interessa questa legge organica amministrativa, perchè voi non potete normalizzare i bilanci, voi non potete fare delle serie e stabili riforme finanziarie se non avete stabilito la vita organica amministrativa del paese. Voto anche questa spesa, perchè si tratta di affari in corso e perchè il ritardare appalti prima di tutto non si può, inoltre perchè ciò turberebbe la vita economica di tante popolazioni.

Ho però un'osservazione a fare a questo proposito.

Mi permetta la Camera; nella discussione dei bilanci io non credo utile il sistema di un superficiale calcolo aritmetico; io credo che nella discussione dei bilanci non si debba coll'abolizione d'una cifra indirettamente abolire una legge, ma che si debba seriamente esaminare ogni articolo che richieda serio esame per dare delle norme precise ai successivi bilanci ed all'azione amministrativa del Ministero.

Mi pare che un utile esame di queste materie debba essere quello dell'impiego fatto delle spese bilanciate negli esercizi precedenti onde vedere che nel ripetersi queste spese il Ministero porti maggiore ocularità e maggior zelo, specialmente nello impiego delle spese di manutenzione stradale.

Debbo far qui un'osservazione a questo proposito, ma mi restringo alla Sicilia ove ho delle conoscenze speciali.

Come vi dissi, in Sicilia per le strade che furono dichiarate nazionali e che erano compiute, secondo il decreto del 30 marzo 1862, veniva stanziata nel bilancio del 1862 la somma di lire 480,979. Se voi percorrete queste strade dichiarate nazionali da Siracusa a Noto, ove sono due fiumi, da Noto a Modica, da Palermo a Corleone, da Palermo a Catania, da Catania a Messina, troverete delle linee che nella stagione estiva non

si possono percorrere dalle vetture; spesso i viaggiatori sono costretti a smontare da esse vetture e provvedere a piedi alla loro sicurezza personale, e dico nella stagione estiva, mentre poi nell'inverno appena vengono le piogge ogni comunicazione è difficoltà, interrotta, pericolosa.

Non vi dico del mantenimento dei ponti, perchè questo verrà rilevato nelle varie allocazioni del bilancio; qui parlo della semplice amministrazione delle strade.

Non vi è confronto a fare tra la manutenzione stradale dacchè il Governo italiano assunse incarico di queste strade e quella che c'era sotto le amministrazioni provinciali.

Permettete ancora che esamini un'altra circostanza interessante.

Per la legge 30 novembre 1859, vigente in tutto il regno, ma non estesa sin ora in Sicilia, furono aboliti tutti i dazi di barriera. Legge era questa liberale, perocchè questi dazi erano un grande ostacolo al commercio. Chi ha praticato le varie strade del regno sa che cosa significa l'avere ad ogni ora fermata la vettura onde pagare il dazio. Ma in Sicilia questi dazi furono mantenuti solo con questa differenza che prima li esigevano le provincie, e col loro reddito mantenevano le strade, e ne avevano ancora un avanzo nel loro bilancio attivo, ora poi li esige il Governo ed alle strade non provvede affatto. Io non so l'impiego che si sia fatto di questo denaro, esso entra nelle casse dello Stato. Ma per la manutenzione delle strade nazionali in Sicilia i contribuenti pagano il dazio sulle barriere, lo Stato introita questo dazio, nel bilancio vi era stanziata una rilevante somma, e le strade intanto deperiscono. Ora mi è stato assicurato che la somma bilanciata in parte non si è spesa, e quella che si è spesa è stata distrutta dall'opera mal sorvegliata degli appaltatori.

Mi spiace di non veder presente l'onorevole ministro delle finanze, chè vorrei eccitarlo a farsi iniziatore dell'abolizione di questo dazio in Sicilia che tanto nuoce al commercio interno dell'isola ove si sono estese tutte le altre leggi che la gravano e non questa che potrebbe essergli utile.

Intanto mi rivolgo al ministro dei lavori per sapere se abbia delle dilucidazioni da darmi sull'impiego delle somme votate nel 1862 per la manutenzione delle strade provinciali, poichè io gli assicuro che quelle strade che lo Stato ha preso il carico di mantenere vanno deperendo totalmente, mancando di quella sorveglianza che lo Stato più che le provincie potrebbe e dovrebbe rendere effettiva e benefica.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò anzitutto al deputato Susani, il quale alludeva nella sua interpellanza alla strada dello Spluga, che egli diceva abbandonata. Ora dirò che con decreto 31 dicembre ultimo venne approvato l'atto d'appalto delle riparazioni alla strada nazionale dello Spluga nella località presso San Giacomo (Sondrio) per il prezzo di deliberamento di 52,500 lire, e mancando nel bilancio del

1862 parte del fondo per far fronte a questa spesa, si è autorizzato collo stesso decreto il trasporto di altra somma stanziata al capitolo della strada tra Tirano e Bormio, sul quale vi erano fondi disponibili.

SUSANI. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Se vuol rispondere adesso, è meglio.

SUSANI. Io ho due sole cose a dire. Ringrazio l'onorevole ministro delle spiegazioni colle quali assicura che per l'avvenire sarà provveduto alla sistemazione di questo tronco; però non posso a meno di osservare che la risposta che egli mi ha data la quale assicura per l'oggi gli abitanti che devono servirsi di quel tronco di strada non tranquillizza punto sopra le inquietudini generali, le quali io riduco in questo esempio.

Come mai una strada la quale da un torrente è stata rovinata nel 1860 deve essere riattata solamente al terzo anno? Questo stato di cose non è tollerabile. Quindi pregherei l'onorevole ministro a fermare sopra di ciò la sua attenzione.

Io so bene che questo non è un appunto che debba essere mosso a lui, ma mi parve notare che nel sistema col quale si provvede all'amministrazione stradale vi siano dei difetti i quali importano un'accrescimento di spesa oltre il necessario.

POSSENTI, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima è iscritto il deputato Devincenzi, poi il relatore, e poi il deputato Depretis.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Domanderei la parola per l'ordine della discussione. È mossa una interpellanza relativa alla strada dello Spluga: e siccome vi sono altri che hanno parlato sulla manutenzione delle strade in generale, io crederei che debba essere esaurita la domanda mossa dall'onorevole deputato Susani, prima di passare agli altri argomenti.

PRESIDENTE. Nessuno mi ha accennato di voler parlare su questo.

POSSENTI, relatore. Io risponderò in proposito alla domanda fatta dall'onorevole Susani.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

POSSENTI, relatore. È un fatto che questo tronco di strada fu rovinato dalle piene del 1860; ma quelle piene rovinarono moltissimi altri tronchi, sicchè vi volle qualche tempo per compiere i progetti di tutte le occorrenti riattazioni. Ora queste per la massima parte sono già eseguite; non rimane a ristaurare che il tronco di San Giacomo, il cui progetto fu due volte rinviato dal Ministero, la prima per introdurre alcune modificazioni dirette a migliorarlo tanto dal lato tecnico che dall'economico, e la seconda in causa di nuove proposte di modificazioni fatte dall'ufficio provinciale del genio civile di Sondrio. Questa e non altra fu la ragione del ritardo, e in prova dirò che l'opera, la quale in origine era stata progettata in somma molto rilevante, ora si potrà eseguire con spesa alquanto minore e in assai migliori condizioni tecniche.

PRESIDENTE. Essendo terminato l'incidente relativo

alla strada dello Spluga, la parola spetta al deputato Devincenzi.

DEVINCENZI. Io intendo di richiamare l'attenzione della Camera sopra il capitolo 7, ossia sulle spese di annua manutenzione dei ponti e strade; ma siccome sarebbe impossibile di far intendere il mio concetto se non permettessi qualche considerazione generale, prego la Camera di concedermi che io incominci alquanto più da lontano.

A me pare che nella condizione a cui abbiamo condotto i nostri bilanci non possiamo in alcun modo aumentarli. Essi sono già eguali per le spese, fatto ragione della superficie e della popolazione dei due Stati, ai bilanci francesi. Anzi, siccome le nostre condizioni economiche, e specialmente quelle di certe provincie del sud, sono molto differenti dalle condizioni economiche della Francia, avviene che il nostro bilancio graviti sull'Italia più assai di quel che non graviti sulla Francia il bilancio francese. Se ora la Francia fa tanti sforzi per pervenire ad una riforma economica, io mi penso che fa d'uopo che i nostri sforzi sieno maggiori.

Varie sono le vie che comunemente ci si propongono per effettuare la nostra riforma economica. Chi propone novelle imposte, chi propone novelli prestiti, altri propongono le une e gli altri. Vediamo quali sarebbero le conseguenze delle novelle imposte e dei novelli prestiti. A me pare che le novelle imposte non accresceranno per verun modo lo svolgimento della ricchezza nazionale. L'Italia si trova in condizioni in cui difficilmente potrà sostenere novelle imposte. A meno di una necessità ineluttabile, assoluta, io non credo che il Parlamento nazionale sia giustificato a votarle. I novelli prestiti non miglioreranno il nostro credito. Ed io vi prego di considerare seriamente, o signori, che nello svolgimento della ricchezza nazionale e nel credito finanziario sta in gran parte il nostro avvenire, e non solamente il nostro avvenire economico, ma il nostro avvenire politico.

Ora io non credo che sia una necessità assoluta per restaurare le nostre finanze che si mettano novelle imposte, e che si facciano novelli prestiti. Mi sforzerò di mostrare come oltre delle vie pur troppo ovvie delle imposte e dei prestiti, sia un'altra per giungere a questo scopo.

Il buon senso della nazione, il giudizio del Parlamento già hanno pronunziato una parola che potrà condurci al ristauramento delle nostre finanze senza ricorrere nè a novelle imposte, nè a novelli prestiti. Io credo che l'economia sia la suprema parola che potrà condurci al pareggiamento dei bilanci.

L'economia per altro, in cose di Stato, ha dei limiti, e dei limiti i quali bisogna in ogni modo rispettare.

Questi limiti sono: 1° Che non si debba in alcun modo diminuire l'efficacia del Governo; 2° Che non si debba impedire lo svolgimento della ricchezza nazionale; 3° Che non si debba contrariare l'accrescimento delle nostre difese.

Parlando di economie non intendo sicuramente par-

TORNATA DEL 10 FEBBRAIO

lare di piccoli risparmi, ma intendo di parlare di quell'economia vasta, grande che si può ottenere solo colla riforma dell'amministrazione.

Io credo che la vera economia che potrà fare il regno d'Italia stia nella riforma degli ordinamenti amministrativi.

Signori, io qui non mi farò a parlare solo d'una nazione che ha un Governo perfettissimo sopra ogni altro, non mi farò a parlare solo dell'Inghilterra, la quale ben si sa essere retta dal più semplice de' Governi e che alla nazione costa meno di ogni altro; ma mi farò a parlare contemporaneamente dell'Inghilterra e di un altro Stato che ognuno sa che governa troppo, che amministra troppo, che spende troppo, che ognuno sa che fra tutti i Governi d'Europa sia quello che maggiormente costa, mi farò a parlare dei Governi dell'Inghilterra e della Francia.

Io credo che l'Italia non possa nelle condizioni in cui si ritrova imitare del tutto l'Inghilterra, sebbene l'Inghilterra sia il tipo di un buon Governo che costi meno alla nazione. Ma credo che dobbiamo fare ogni opera per avvicinarsi il meno che possiamo alla Francia, e di imitare ad ogni possa il sistema inglese. Pur non solo ogni dì più noi ci avviciniamo alla Francia, e non solamente in alcune parti l'abbiamo raggiunta, ma l'abbiamo passata delle mille miglia; dimodochè il nostro Governo costa molto di più alla nazione che non costi il Governo francese. Non sarà inutile di qui ricordare qualche esempio.

In Francia, e bisogna aver in mente che la Francia e per popolazione e per territorio è pressochè il doppio dell'Italia, il Ministero di grazia e giustizia non spende che 31 milioni di lire: in Italia il Ministero di grazia e giustizia colla metà di territorio e di popolazione spende 30 milioni di lire, che vuol dire che l'Italia spende il doppio della Francia? In Francia il Ministero d'istruzione pubblica non spende che 16 milioni di lire, noi ne spendiamo 15, vale a dire due volte tanto. E che differenza vi sia tra l'amministrazione dell'istruzione pubblica in Francia ed in Italia non è chi non sappia. Tutti son persuasi che la Francia faccia piuttosto troppo che poco in fatto d'istruzione pubblica e che la troppa attività governativa spessissimo distrugge l'attività e l'iniziativa dei privati.

Coll'Inghilterra non potremo certamente far paragoni di Ministeri, inquantochè colà le amministrazioni sono troppo differenti dalle nostre; ma possiamo paragonare alcune istituzioni.

Ora io dirò che la più grande istituzione governativa del mondo, quella che chiamano *Tesoro* in Inghilterra, il quale è colà il Ministero delle finanze e che è qual cosa più del nostro Ministero delle finanze, avendo nel suo seno due ministri, ed i due principali ministri della corona, cioè il primo lord della tesoreria ed il cancelliere del scacchiere, che sono pagati a ragione di 125 mila lire italiane all'anno, non spende in tutto che 53 mila lire sterline, ossia 1,300,000 lire, mentre il nostro Ministero delle finanze pel personale e spese d'uffi-

cio, capitolo 59 del bilancio, senza computare la parte del *tesoro* propriamente detto, spende 1,600,000 lire, ossia 300 mila lire di più che non spende il Governo inglese.

L'amministrazione del debito pubblico in Inghilterra è un'amministrazione immensa.

L'Inghilterra ha 20 bilioni di debito pubblico. Noi ne abbiamo poco più di due bilioni, cioè il decimo.

Or bene la nostra amministrazione del debito pubblico spende 800 mila lire all'anno; l'amministrazione inglese 347 mila.

Le spese di riscossione delle dogane in Inghilterra ammontano a circa il 7 per 0/0; in Italia spendiamo il 27 per 0/0.

Ora questi fatti speciali dovrebbero richiamare la nostra attenzione alla necessità delle riforme.

Qualche considerazione generale gioverà ancora ad indurci in questo convincimento.

Se noi paragoniamo il bilancio dell'Inghilterra col bilancio nostro, togliendo via da questi bilanci i tre articoli del debito pubblico, della guerra e della marina, troviamo che l'Inghilterra spende 416 milioni, con tutto l'immenso governo che ha, e che abbraccia gran parte del mondo, e noi spendiamo 388 milioni, ossia solo 28 milioni di meno.

Per amor di brevità, conchiudendo questa parte del mio discorso, dico che i ministri debbano studiare un migliore ordinamento dell'amministrazione, la quale combini la maggiore efficacia di Governo colle maggiori economie. Con un buon ordinamento dello Stato si potrà tosto negli anni successivi ottenere il pareggio dei bilanci senza nuovi imprestiti e senza nuove imposte.

Ma si dirà: molte riforme hanno bisogno di tempo: e noi abbiamo urgenza di riordinare le finanze: che cosa faremo durante quest'anno?

A me pare, o signori, che principiando fin d'ora a porre mano alle riforme, se noi non mancheremo di ardire, anche in quest'anno istesso noi potremo riordinare le nostre finanze senza nuovi prestiti, senza nuove imposte.

Il bilancio dei lavori pubblici ce ne dà una prova.

Dovrò dire ancora poche parole prima di venire all'articolo che stiamo discutendo.

Per equiparare i bilanci, o signori, noi abbiamo mestieri di 320 milioni di lire. Questa somma potrà ottenersi in parte dalle economie, in gran parte dai mezzi straordinari di cui parlerò più tardi.

Ora parlerò delle economie che riguardano il bilancio che stiamo esaminando.

Io credo sia necessario che il Governo faccia passare all'industria privata nel tempo più breve possibile le ferrovie calabro-sicule, quella di Avellino e quelle delle riviere liguri.

Credo pure che sia venuto il tempo di fare una riforma stradale e di stabilire infine chi debba fare le strade ordinarie, come si debbano fare e con quali fondi. So che siamo sotto un'impressione, la quale

c'erano dei cantonieri i quali non ricevevano dagli appaltatori che la paga di lire 27 al mese.

Ora io lascio giudicare alla Camera se sia stato un errore tanto grave il rendere un po' migliore la sorte di questi lavoratori che in altre parti dello Stato percepiscono non meno di lire 45 mensili, e dimando poi alla Camera se sia stato un errore sì grave quello dell'amministrazione precedente all'attuale...

CAPONE. Domando la parola.

DEPRETIS... che si credette obbligata a mantenere un impegno preso di provvedere secondo i dettami dell'umanità a questa classe di persone.

Riguardo alle lagnanze mosse dall'onorevole La Porta intorno alla manutenzione delle strade nazionali in Sicilia, bisogna che egli ricordi che la legge la quale ha dotata la Sicilia di una rete di strade nazionali porta la data del 30 marzo 1862.

Quella legge stabilì che lo Stato succedesse negli obblighi delle provincie di mantenere e di migliorare e sistemare alcune delle principali strade dell'isola.

Naturalmente ci volle un certo tempo prima che lo Stato subentrasse alle provincie. Le provincie dovettero fare la consegna di queste strade all'amministrazione dello Stato, e dovette quindi trascorrere un certo spazio di tempo, cosicchè non fu che nel mese d'aprile o maggio che lo Stato prese a suo carico quella manutenzione e quei lavori.

Ora, che poteva esso fare? Non poteva che mantenere i contratti in corso e rinnovarli alla scadenza. E così esso ha fatto. Si sono conservati i contratti esistenti, e si è provveduto a quelli che scadevano.

L'onorevole La Porta dice che queste strade sono male mantenute. Ma questo può derivare da contratti che lo Stato fu costretto a rispettare.

Ma io dirò di più di quel che dice l'onorevole La Porta. Non solo può darsi che alcune di queste strade fossero male mantenute, ma esse erano fors'anche mal costrutte, e meritevoli d'essere in buona parte sistemate. Vuole egli, l'onorevole La Porta, che il ministro sia responsabile del perfetto stato di tale o tal'altra strada che per tali cause sia poco praticabile?

Lamentò anche l'onorevole La Porta che in Sicilia si percepisca tuttora dallo Stato il dazio delle barriere; chiese dove mai andasse il danaro che lo Stato percepisce; disse queste percezioni contrarie alle disposizioni della legge del 1859; reclamò per la Sicilia l'abolizione di questi dazi sancita da questa legge.

Dove vanno i danari che si percepiscono dai dazi di barriera? Glielo saprà dire il ministro delle finanze. In questa parte il ministro dei lavori pubblici nè l'attuale, nè i precedenti non possono saperne nulla, poichè la percezione di questi dazi fu consegnata al ministro delle finanze.

Riguardo alla legge del 1859 io credo che l'onorevole La Porta si inganni se crede che abbia abolito tutti indistintamente i pedaggi.

La legge del 1859 ha stabilita la massima dell'abolizione di tutti questi balzelli, ma fece delle eccezioni.

Del resto giova notare che il danno lamentato per la Sicilia dall'onorevole La Porta lo possono lamentare due circondari vicinissimi a Torino come quello di Asti, dove c'è un ponte sul quale si percepisce un pedaggio, e quello di Alessandria, dove evvi un altro ponte sul quale si percepisce un dazio di barriera.

Ma comunque, finchè il dazio è in corso in forza d'un regolare contratto per rispetto al diritto dei terzi lo si mantiene. Dunque se i dazi di barriera che si percepiscono in Sicilia dipendono da appalti in corso questi dazi non sarebbero punto aboliti dalla legge del 1859, la quale (e questo è un argomento sul quale non ha riflettuto l'onorevole La Porta, e che toglie di mezzo la sua censura) non fu applicata alla Sicilia, per modo che non so come si possa reclamare l'abolizione dei dazi di barriera in Sicilia in forza della legge del 1859, mentre questa legge non fu applicata alla Sicilia. Ond'è che se invece di lamentare la desiderata unificazione, si fosse potuto unificare il servizio pubblico per le strade applicando qualche parte della legge del 1859 alla Sicilia...

CAPONE. Domando la parola.

DEPRETIS... non esisterebbe l'inconveniente lamentato dall'onorevole La Porta o quanto meno sarebbe assai limitato.

Dovrei rispondere anche all'onorevole Susani intorno al ponte di San Giacomo sulla strada di Spluga, ma siccome ha risposto già l'onorevole relatore, e questa è opera non di manutenzione, ma di riparazione straordinaria, io non farò alcuna osservazione. Può darsi che su questo come su altri lavori vi sia qualche ritardo nell'allestimento e nell'approvazione dei progetti, ma si sa che quando i progetti sono in mano agli ingegneri il Governo non è sempre, per quanto insista, padrone di affrettarne il compimento, e di procedere agli appalti colla desiderata celerità.

Dirò ora una parola intorno alle proposte fatte dall'onorevole Devincenzi.

Egli propone degli espedienti molto radicali: si tratta di togliere allo Stato l'amministrazione di tutte le strade ruotabili, e di darle, non so bene, se alle provincie, ai comuni od ai consorzi secondo stabilirà un futura legge che risolverebbe questa grave questione.

Io osservo di passaggio che questa proposta, se solleva lo Stato, non solleva i contribuenti; la spesa non è che girata dallo Stato alle provincie od ai comuni.

Può essere, anzi credo che sarà provvedimento utile, ma la spesa pei contribuenti si mantiene intatta.

In fatto di lavori stradali io non sarei per togliere ogni ingerenza al Governo; vi sono delle strade che credo debbano conservarsi sotto l'amministrazione del Governo almeno per la loro costruzione o sistemazione.

Ammetto però che per regola generale le strade ruotabili dovrebbero essere mantenute dalle provincie, anzi a queste abbandonate, lasciando loro la più ampia libertà in proposito.

Ad ogni modo la proposta dell'onorevole Devincenzi può essere utile, quando si tratterà di esaminare un progetto per una nuova legge sulle opere pubbliche, può essere opportunissima nell'esame del bilancio del 1864, ma, mi perdoni, nel bilancio che stiamo ora discutendo mi pare che la sua proposta non possa assolutamente accettarsi.

Egli dice: riducete questa spesa di nove milioni al quarto, riducetela cioè a quanto occorre per un trimestre. Ma io debbo notare che di questo trimestre è già passata la metà. Lasciando dunque al Governo la somma necessaria per un mese e mezzo, crede l'onorevole Devincenzi, che in questo frattempo sia possibile, massime quando abbiamo innanzi a noi la discussione dei bilanci, che procede con non eccessiva celerità, crede, dico, che sia possibile discutere ed adottare i provvedimenti legislativi, che sono la conseguenza necessaria della sua proposta? Se noi vogliamo fare questa radicale riforma, bisogna correggere e riformare molte disposizioni di legge e nell'ordine amministrativo e nel finanziario, attualmente in vigore, e senza tali correzioni e riforme la sua proposta sarebbe inapplicabile.

Io credo quindi che la proposta dell'onorevole Devincenzi, per quanto dettata da ottime intenzioni, sia per ora assolutamente inaccettabile, perchè incontra degli ostacoli nella natura delle cose, che non si possono in sì breve tempo superare.

PRESIDENTE. La proposta del deputato Devincenzi è così concepita:

« La Camera, raccomandando al Ministero di presentare quanto prima un progetto di legge generale sulle strade ed un progetto speciale per dotare di strade quelle provincie che non ne hanno, passa alla votazione del capitolo 7, riducendo la somma proposta a lire 2,347,046 40. »

Il deputato Boggio ha facoltà di parlare.

BOGGIO. Io era già molto inquieto sulla sorte delle strade ordinarie, perchè anche quelle che conservarono il carattere di nazionali, dopo l'esistenza di una vasta rete ferroviaria, sono in generale molto trascurate. Io mi accingeva a volgere una sommessa preghiera al ministro dei lavori pubblici in favore di queste derelitte strade ordinarie, colla speranza che egli troverebbe anche per esse nei sentimenti liberali che oggi ancora manifestava alla Camera un poco di compassione.

Pensino ora i miei onorevoli colleghi come io dovessi rimanere quando sentii l'onorevole Devincenzi, il quale, dopo averci provato che l'Inghilterra e la Francia spendono meno di noi nell'amministrazione generale dello Stato, dopo di averci provato che la nostra salute sta soltanto nel fare economie, non trovava poi altro miglior modo per ottenerle fuorchè quello di far pagare in altro modo la stessa somma ai contribuenti per la manutenzione delle strade ordinarie, sottraendo solo questa manutenzione alla vigilanza diretta del Governo.

FIorenzi. Domando la parola.

BOGGIO. Le considerazioni pratiche poste innanzi dall'onorevole Depretis, al quale accresce autorità l'ufficio che egli non è gran tempo ancora copriva, quelle considerazioni, spero, avranno già persuaso la Camera a non accogliere la proposta dell'onorevole Devincenzi.

Soggiungerò solo un riflesso.

L'onorevole Devincenzi nella sua proposta medesima riconosce che non si può altrimenti togliere al Governo l'incarico delle spese per la manutenzione delle strade ordinarie, salvochè questo passi alle provincie, e che ciò non si può fare se non venga con apposita legge sancito.

Ma è evidente che codesta legge non potrà essere improvvisata, e per quanta sollecitudine si volesse porre e nel presentarla, e nel discuterla, e nel votarla passerà più che il trimestre al quale egli ridurrebbe i fondi, mentre per altra parte non vi è nessun inconveniente, neppure per l'economia proposta dall'onorevole Devincenzi, e che deve restaurare le finanze dello Stato, a respingere la sua proposta; imperocchè, o questa legge verrà fra tre o quattro mesi, sarà votata e diventerà legge dello Stato, e allora per effetto stesso della promulgazione di questa legge quella somma che era stata portata in bilancio per tutto l'anno si troverà circoscritta a quella sola parte dell'anno che non sia regolata dalla nuova legge; o invece le circostanze vietano che questa legge si faccia, e non andremo incontro all'inconveniente gravissimo di non aver più nè il fondo stanziato in bilancio, nè la legge che provveda altrimenti.

Accettando la proposta dell'onorevole Devincenzi si andrebbe incontro a questo pericolo che se la legge non è fatta pel fine del trimestre in corso, il Governo non sarà più autorizzato a spendere per la manutenzione delle strade.

Ora io me ne appello a tutti que' miei colleghi (ed io auguro loro di cuore che non siano molti) che hanno la disgrazia di dover frequentemente, come tocca a me, percorrere la nostra provincia, non sulle ali rapide del vapore, ma nei modesti veicoli che per antonomasia forse sono chiamati velociferi e che si trascinano pensosamente sulle strade ordinarie; me ne appello a tutti coloro che hanno fatto l'esperienza del modo con cui da due o tre anni son mantenute le strade ordinarie onde essi mi rendano questa testimonianza, che se c'è un bisogno per quelle popolazioni che sono già private del beneficio delle ferrovie, questo è, non già di fare una proposta che sia pagata la stessa somma sul bilancio provinciale, anzichè sul bilancio generale dello Stato, ma si piuttosto di pregare chi presiede ai lavori pubblici, affinchè voglia portare la sua attenzione anche su questo ramo dell'amministrazione, affinchè voglia prendere impegno di far sì che la preferenza che si vuol dare generalmente alle strade ferrate non impedisca che nelle località dove ferrovie ancor non esistono, le strade nazionali siano mantenute in migliori condizioni di

quanto non sogliono essere da due o tre anni a questa parte.

Io mi lusingo impertanto che la Camera non accetterà la proposta dell'onorevole Devincenzi al quale non mancheranno ben altre occasioni e ben più vasto e più adatto campo d'illuminarci e di proporci economie più seriamente utili alle finanze; e nel medesimo tempo confido che il ministro dei lavori pubblici vorrà essere compiacente di pronunziare una parola di conforto anche per le modeste e disgraziate strade ordinarie.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Risponderò anzitutto all'onorevole Boggio il quale ha voluto riconoscere in me anche qualche sentimento di liberalismo, (*Si ride*) e lo prego di credere che non soltanto io bado alle strade ferrate, ma che ho pure in grande considerazione le strade ordinarie, inquantochè credo che in esse riposi il vero elemento della ricchezza del paese.

Parlando poi particolarmente delle condizioni stradali in Italia, d'uopo è non dimenticare che varii sono i metodi che vi sono attualmente in uso per la manutenzione delle strade.

C'è il sistema delle antiche provincie, quello della Lombardia e quello delle provincie meridionali: nelle antiche provincie si è seguito il sistema analogo al sistema francese, cioè quello della manutenzione ad economia, o per meglio dire della manutenzione continua.

I cantonieri sono a spese del Governo; vi sono delle imprese per provvista della ghiaia; e di mano in mano che si manifestano dei guasti nelle strade, questi debbono essere immediatamente riparati.

Nella Lombardia all'incontro i contratti di manutenzione delle strade si fanno, come suol dirsi, a corpo, e ad impresa. Oltre alla provvista della ghiaia in una misura prestabilita, spetta all'impresa anche di provvedere gli operai ossia i cantonieri destinati a spanderla; generalmente questo spandimento si fa ad epoche determinate, e presenta gli inconvenienti, che si rilevano anche nelle antiche provincie, cioè di avere periodicamente le strade coperte di ghiaia o di fango o di polvere.

Nell'Italia meridionale vi è un altro sistema, il quale consiste in dare ad appalto le strade a metri lineari, e non deve l'impresario che conservare la forma o la sagoma della strada, ciò che si verifica più o meno secondo i casi, e in questo consiste tutta la manutenzione.

Egli è certo che bisogna giungere ad un sistema uniforme; l'esperimento è stato fatto nelle varie provincie, e da questo esperimento si potrà dedurre per conseguenza quale è il sistema migliore da seguirsi cogli opportuni riguardi alle condizioni del clima e delle materie, che si hanno ammannite nelle varie contrade per la conservazione del piano stradale.

Il sistema delle antiche provincie rassomiglia molto a quello francese, ed ove fosse applicato con molto rigore ed esattezza, sono d'avviso che darebbe i risultati

più soddisfacenti, e i lamenti che ha esposti l'onorevole Boggio non avrebbero luogo.

Ma bisogna dire altresì che questo sistema è anche il più costoso, perchè vediamo dal quadro delle spese per l'anno 1863 che il metro lineare di manutenzione stradale nelle antiche provincie va 75 centesimi mentre in Lombardia va soltanto a 57. Nella Toscana, dove si segue un sistema non molto dissimile dal lombardo, la spesa di manutenzione di un metro lineare tocca i 52 centesimi. Nell'Emilia, dove si è introdotto il sistema in uso nelle antiche provincie, la spesa ascende a 74 centesimi, spesa che credo alquanto eccedente, ma che forse ha ragione di essere in parte nel costo del materiale di spandimento, e per quantità che su quelle strade se ne richiede. Nelle provincie napoletane la spesa è di 60 centesimi per metro lineare ed in Sicilia è di 43. Ora, signori, bisogna paragonare queste spese a quelle che si fanno in altri paesi.

Dirò prima di tutto ch'è impossibile di stabilire un confronto tra una strada ed un'altra, perchè è impossibile che due strade si trovino in condizione identica di suolo, di materia di conservazione e di uso. Citerò, a mo' d'esempio, la strada della riviera ligure e la strada che da Alessandria tendeva a Genova prima dello stabilimento della ferrovia.

Ebbene, la strada della riviera costava circa 50 centesimi di manutenzione per metro lineare, mentre la strada da Alessandria a Genova costava fino a lire 2 50. Questo dipendeva dalla diversità dei materiali impiegati, e specialmente dal maggiore o minore carreggio. Quindi un paragone assoluto fra varie strade non si potrebbe fare; tuttavia prendendo in massa le strade d'un gran paese e paragonandole con quelle d'un altro, si può avere qualche norma circa l'opportunità delle spese fatte. In Francia, secondo gli ultimi calcoli, la spesa media di manutenzione è di circa 60 centesimi per chilometro. Così coincide quasi colla media calcolata nel nostro paese. Ma per questo bisogna che il sistema sia bene applicato. Farò osservare che in Francia la rete stradale è molto più estesa, e che di mano in mano che si sviluppano i mezzi di comunicazione la spesa diminuisce sopra certe strade, essendo evidente che una strada è solcata da un carreggio minore, quando per giungere al medesimo punto vi sono altre vie quasi parallele ed a buona distanza fra loro. E per questo motivo la media sopra una grande estensione chilometrica riesce minore.

Intanto da questo paragone possiamo dedurre che non si fa una spesa eccessiva nel nostro sistema stradale: se non che bisognerà forse meglio ripartirla, ed all'uopo dopo maturi studi di confronto, introdurre una norma uniforme nei contratti per la conservazione di tutte le strade dello Stato.

Ho creduto dover dare questi ragguagli alla Camera, onde dimostrare che la somma portata nel bilancio per la manutenzione delle strade non è eccessiva, e che questa somma, quando sia ben applicata, può dare dei risultati bastantemente soddisfacenti.

TORNATA DEL 10 FEBBRAIO

In conseguenza venendo alla proposta radicale dell'onorevole deputato Devincenzi, come benissimo osservava l'onorevole deputato Depretis, la spesa non si può cancellare e dal bilancio dello Stato e dal bilancio delle provincie. Se l'onorevole Devincenzi toglie la spesa dal bilancio dello Stato, certamente dovrà trasferirsi sopra i bilanci delle provincie, e per necessità la spesa pei contribuenti sarà sempre la stessa; soltanto, invece di essere l'erario pubblico che pagherà, sarà l'erario delle provincie rispettive.

Ora non credo cosa facile il giungere d'un tratto a questo sistema così radicale.

Io entro pienamente nelle idee espresse dall'onorevole deputato Depretis, e credo che molte delle strade che attualmente sono a carico dello Stato debbano passare a carico delle provincie. In tutti i paesi le grandi reti, le arterie di strade che sono destinate a collegare i punti estremi di un paese, quelle che son destinate al gran movimento commerciale e a dar vita al complesso delle provincie sono a carico dello Stato; ma al di fuori di questi non vi sono che interessi locali, provinciali e comunali, ed in conseguenza le relative strade dovendo essere a carico delle provincie o comuni, molte delle nostre strade nazionali non dovranno restare a carico dello Stato, ma ripartirsene la spesa fra coloro che hanno il principale ed immediato vantaggio.

È questa necessità si fa tanto più palese in questo momento in cui lo Stato è entrato in grandissime spese per lo stabilimento delle strade ferrate, giacchè non sono più le strade nazionali che possano dirsi le sue arterie principali, ma bensì le vie ferrate.

È giusto perciò che lo Stato, il quale sostenne spese enormi per queste linee di strade ferrate, è giusto, dico, che venga esonerato dalla spesa delle strade nazionali, le quali cessano di essere della medesima importanza, e che esse passino a carico delle provincie o dei comuni.

Certamente sarà necessario che una parte di queste strade rimanga sempre a carico dello Stato, quelle cioè che sono destinate a valicare le montagne che dividono le varie parti d'Italia, che ci separano dalle nazioni circovicine, perchè è evidente che nessuna provincia...

DEVINCENZI. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... potrebbe tenersi soggetta esclusivamente ad un carico così enorme come sono le spese richieste tanto per la costruzione, come per la manutenzione di quelle comunicazioni, e ciò tanto più in quanto che le strade più dispendiose, quali sono le montane, appartengono d'ordinario alle provincie meno ricche e meno estese.

Ma per giungere a questo sistema non basta un semplice regio decreto, è necessario di procedere ad un ordinamento generale non soltanto dei lavori pubblici, ma specialmente delle attribuzioni e dei doveri delle provincie e dei comuni.

Quando queste questioni verranno sottoposte al Parlamento, ad esso spetterà il decidere definitivamente sopra questo punto, che è certamente uno dei più essenziali.

Concludendo, io ritengo che sarebbe impossibile di toccare la somma stanziata in bilancio senza sconvolgere quel ramo importante del servizio e senza privare le strade della manutenzione che loro è indispensabile, mettendo così a repentaglio l'ingente capitale impiegato per costruirle.

Io non mi addentrerò nelle gravi questioni che sono state sollevate dall'onorevole Devincenzi; come bene accennava un membro della Commissione, queste questioni vorranno essere trattate quando verrà in discussione il bilancio attivo dello Stato; ma intanto dirò che, relativamente al suggerimento fatto dall'onorevole Devincenzi, di cedere all'industria privata le strade ferrate della Liguria, della Sicilia e delle Calabrie, è questo un desiderio che entra anche nell'animo mio; ma per conseguire questo risultamento ci vuole anche il concorso di altre volontà, e se questo si otterra, certamente allora si raggiungerà l'intento a cui mira l'onorevole Devincenzi. Tuttavia debbo avvertire che in questo modo si potrà bensì sgravare immediatamente le finanze di somme assai considerevoli, le quali figurano nel bilancio passivo, ma siccome questa modificazione alla condizione attuale non si potrebbe fare senza una garanzia d'interesse alle società le quali volessero assumere la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, è evidente che ne deriverebbe a carico continuo del pubblico tesoro una spesa annua, certamente minore di quella che si richiede per la costruzione, ma ancora assai importante per doverne tener conto anche nelle spese obbligatorie dello Stato.

È poi da sperare che coll'andar del tempo, quando le comunicazioni saranno per ogni dove moltiplicate, quando le relazioni d'interessi e di commercio saranno meglio stabilite tra le varie provincie d'Italia, anche il movimento sulle strade ferrate aumenterà, ed allora l'aggravio che per alcuni anni necessariamente deve restare a carico dello Stato, potrà un giorno o l'altro scomparire.

Ma per giungere a questo risultato bisogna ben ritenere che vi vorrà tempo non breve, e che la sola costruzione delle strade ferrate non basterà, ma sarà d'uopo accoppiarvi anche una rete stradale più larga, e più specialmente nelle provincie meridionali, dove, mancando affatto le strade comunali e consortili, sarà necessario provvedere prontamente e con energia perchè sieno costrutte. E di questo il Ministero si occupa, e spera d'essere in grado fra non molto di presentare un progetto di legge al riguardo, il quale possa dotare quei paesi di una rete di strade compiuta anche nelle sue minori diramazioni; risultato questo che ravviso della massima importanza, ed al quale rivolgo le mie cure più diligenti.

Venendo ora alle osservazioni esposte dall'onorevole La Porta sopra le strade della Sicilia, mi limiterò ad aggiungere poche parole a quelle che pronunziava l'onorevole deputato Depretis, inquantochè egli ha abbastanza chiarito lo stato della questione, e dirò che se vi sono dei lamenti per le strade della Sicilia, di questo

non va accagionato il Governo, poichè nell'assumere la manutenzione di quelle strade, egli le ha trovate in istato deplorabile, su che vi vorrà non solo molto tempo, ma molta spesa prima che sieno stabilite in condizioni convenienti.

Queste lagnanze che muoveva l'onorevole La Porta giungevano pure al Ministero già da tempo, specialmente a mezzo della pubblica stampa dell'isola, ed io sul finire del mese di dicembre, giustamente preoccupandomene, mi indirizzava alla Direzione generale dei lavori pubblici di Palermo, onde conoscere lo stato vero delle cose, e quella Direzione non esitava ad accagionare dello stato deplorevole delle strade della Sicilia la poca cura che ne avevano avuto le provincie le quali, fino a quell'epoca, ne erano state incaricate.

Dunque la colpa è delle provincie che avevano alquanto abbandonate quelle strade, e non del Governo, il quale attualmente ha dato tutte le disposizioni affinché i miglioramenti i più essenziali vi sieno senz'indugio introdotti.

Con questo credo di avere bastevolmente risposto a tutte le osservazioni che poc'anzi vennero fatte, e specialmente avere combattuta con sufficienti ragioni la proposta dell'onorevole Devincenzi; quantunque lo scopo a cui egli mira sia in parte desiderabile, credo che attualmente non possa essere attuato.

In conseguenza rinnovo la preghiera alla Camera di voler mantenere l'allocatione stanziata nel bilancio per la manutenzione delle strade nazionali, promettendo, per parte mia, di far il possibile affinché questa somma sia bene impiegata, ed il deputato Boggio non abbia più occasione a porgere lamenti simili a quelli che ha fatto oggi.

POSSENTI, relatore. La Commissione sarebbe lietissima di poter unirsi all'onorevole Devincenzi nel denunciare i tre quarti della somma stanziata per la manutenzione stradale, se credesse che bastasse questa risoluzione per far sì che realmente queste spese non si avessero a fare. Ma siccome crede la Commissione assolutamente impossibile che queste spese possano omettersi con una semplice deliberazione della Camera, mentre si tratta di obblighi contratti cogli appaltatori, così rifiuta assolutamente di accedere a questa proposta e mantiene la somma di lire 9,388,185.

La Commissione che riferì sul bilancio del 1862 aveva già fatto delle osservazioni rispetto a questo capitolo, e aveva consigliato al Ministero d'assumere informazioni esatte sui vari sistemi di manutenzione in uso negli ex-Stati del regno; siccome però dalla relazione del bilancio del 1862 alla formazione del bilancio del 1863 non vi fu spazio di tempo bastante per assumerle, fu assolutamente impossibile al Ministero d'introdurre nel bilancio del 1863 delle variazioni a questo proposito, le quali non potevano essere che il portato d'una lunga e minuziosa inchiesta sull'argomento.

La Commissione ha fatto osservare che, salvo l'aumento di lire 388,185, il resto della somma, cioè 9 milioni, erano già inseriti nel bilancio del 1862. Questa

spesa deriva in massima parte da contratti d'appalto ai di cui obblighi il Governo è obbligato di far onore alle prestabilite scadenze delle rate. Questi appalti durano per molti anni, e annualmente alcuni ne vengono in scadenza e si rinnovano. Infatti anche nel 1863 si verificò il caso di rinnovazione di diversi di essi, rinnovazione che porta alcune differenze nel canone della manutenzione.

E qui risponderò all'onorevole La Porta che è giustissimo che quando si rinnova un progetto di manutenzione stradale, si debba procurare di non accrescere le somme precedenti, ed anzi, ove sia possibile, di diminuirle; ma bisogna osservare che i contratti durano ordinariamente per nove anni, e da un novennio all'altro i prezzi unitari, sia dei lavori, sia delle somministrazioni vanno sempre crescendo; ed è impossibile il mantenere i prezzi precedenti se non in certi casi speciali, ed avendo l'avvertenza di diminuire la quantità dei materiali da provvedere in quelle strade che, per la costruzione di ferrovie laterali o prossime, non presentano più la necessità del materiale di manutenzione di originario assegnamento.

Questa è una cura che il Ministero deve avere, perchè gli uffizi del genio civile in questa parte generalmente poco si curano di avervi riguardo e mantengono la provvigione dei precedenti contratti. È quindi necessario che siano messi in avvertenza, che queste provvigioni per le strade che hanno ferrovie vicine possono e debbono essere diminuite.

Del resto l'osservazione della Commissione circa l'aumento del salario degli stradaiuoli non ha tratto che ad una piccola porzione delle lire 388 mila d'aumento di questo capitolo, perchè l'aumento dei detti salari non è che una porzione dell'aumento assegnato alle provincie della Toscana, delle Marche ed Umbria, e l'osservazione fu fatta allo scopo che per le altre provincie si abbiano i debiti riguardi a non fare nuovi aumenti prima di essere addivenuti ad una nuova legge di amministrazione anche rispetto alle strade; non sembrando nè giusto, nè opportuno che, dovendosi queste strade consegnare alle provincie, si abbia contemporaneamente da consegnare loro un sistema più dispendioso dell'attuale.

Le provincie poi faranno quello che crederanno: aumenteranno o no questi salari, continueranno a riguardarli come impiegati delle provincie, o si lasceranno come si fa in Lombardia, a carico degli appaltatori, considerandoli come giornalieri, perchè in verità è giustissimo il riflesso dell'onorevole Depretis, che quei salari erano tenui, ma bisogna poi considerare che questi sono divenuti impiegati da non molto tempo, perchè sono sempre stati abituati finora ad essere considerati come giornalieri, come lo sono altri giornalieri avventizi lungo altre strade. Adesso certo non si contenteranno più dei vecchi salari, ma almeno, dove non sono cambiati, mi pare che sia il caso di attendere la sistemazione di questo servizio nella parte sua amministrativa.

La Commissione dunque mantiene la cifra indicata e non può accettare l'ordine del giorno Devincenzi.

CAPONE. Io dirò pochissime parole circa il sistema di manutenzione delle strade che parmi prediletto dall'onorevole ministro.

La Commissione ha fatto, secondo me, una giusta osservazione quando gentilmente si, ma nettamente ancora ha detto, che il ministro si è affrettato troppo nelle Marche, nell'Umbria e nella Toscana ad estendere il sistema degli stradaiuoli che era in uso nelle antiche provincie, estensione di sistema che ha portato un aggravio alle finanze dello Stato di lire...

POSSENTI, relatore. Non tutta, in parte.

CAPONE. Sia pure in parte. Siccome giustamente diceva l'onorevole La Porta, si tende sempre ad unificare sulla carta, senza tener punto conto delle condizioni locali delle nuove provincie, debbo mettermi in guardia ed a ragione spaventarmi al pensiero che potesse una simile legge essere estesa anche alle provincie meridionali, chè ove ciò avvenisse, noi avremmo aggiunto un'orda di salariati ai carichi già gravissimi del bilancio dello Stato, mentre ogni nostro studio debbe volgersi assolutamente a sgravarlo per quanto è possibile.

D'altronde le osservazioni esposte alla Camera dall'onorevole Boggio, e le dichiarazioni del ministro mi persuadono che in conclusione sistema val sistema.

Se la continua, permanente e giornaliera sorveglianza della quale ci parlava l'onorevole ministro per lavori pubblici avesse potuto offrire al paese tale bontà di risultati da potersi dire veramente un sistema migliore, alla buon'ora: ma al contrario sento affermare in questa Camera e non contrastarsi che non ostante quella perenne sorveglianza degli stradaiuoli incaricati di curare palmo a palmo le strade, queste non sono in migliori condizioni delle altre ove gli stradaiuoli permanenti non esistono.

D'altra parte so per propria esperienza, perchè un poco le provincie dove sono nato le conosco, che le strade che vi esistevano erano generalmente ben mantenute, specialmente le consolari, che corrispondono alle nazionali delle antiche provincie, e le provinciali. Sicchè debbe per me esser certo che si può ottenere un buon mantenimento delle strade, senza ricorrere al sistema gravoso degli stradaiuoli pagati dallo Stato.

La quistione di avere gli stradaiuoli o no per la cura delle strade è d'importanza anche maggiore di quanto a prima vista potrebbe sembrare, perchè il sistema che li ammette non può tener conto delle condizioni dei salari tanto necessariamente diverse nelle varie provincie dello Stato. Dirò una cosa che parrà strana alla Camera: quando si estesero alle provincie napoletane gli stipendi degli impiegati telegrafici, sembrò tale uno sciupo di danari dello Stato che ne vennero reclami fino alla Camera.

Narrerò un aneddoto che conosco direttamente: la prima volta che l'usciera di un ufficio telegrafico si vide inaspettatamente triplicato il salario mensile,

sembrogli cosa sì strana ed esagerata, che, quasi dubitando di se medesimo, ne andò correndo e saltando per la città, facendo mostra della somma riscossa, tanto non poteva capire in se medesimo dalla gioia e dalla sorpresa.

La ragione di questo fatto sta in ciò che il valore del danaro non è ancora dappertutto in Italia uguale; che diversi sono i salari, diversi i prezzi delle cose di prima necessità, come il pane, le carni, ecc. Sono certissimo che fra non molto anche là si eleverà il costo delle derrate alimentari, ed allora la faccenda non correrà più così. Frattanto però noi paghiamo ai bassi impiegati delle nostre amministrazioni, e pagheremo anche agli stradaiuoli (sol perchè stipendiati dallo Stato) salari che i bisogni e le abitudini locali non domandano.

Ora, se adottaste per le provincie meridionali il sistema degli stradaiuoli, verreste, per quell'amore di simmetria che spesso scambiate per l'unità politica, a stipendarli come lo sono nelle antiche provincie, dove altre e ben più care sono le condizioni della vita che non nelle nostre. Indubitatamente ciò sarebbe un mero spreco di danaro senza ottenere nulla di meglio di quello che finora si è conseguito. Invece se voi lascerete a carico degli appaltatori, come è ancora nelle nostre provincie, la cura della manutenzione delle strade, e vi riserverete soltanto l'altasorveglianza, quale debbe aversi dal genio civile, voi avrete il grandissimo vantaggio che gli appaltatori nelle offerte che vi fanno potranno tener conto dei salari che debbono pagare ai loro manuali, e nelle gare per le subaste potranno offrirvi serii e positivi risparmi. Al contrario voi non potreste avere le stesse considerazioni, e sareste obbligati ad estendere anche nei luoghi nostri la tariffa e la misura comune a tutto lo Stato.

In vista di ciò fo una doppia proposizione alla Camera: 1° di raccomandare al Ministero di non regolare al mezzogiorno della Penisola gli stradaiuoli, perchè l'unificazione che ne avreste farebbe grave male alle finanze del regno; 2° di apportare una diminuzione su questo capitolo di lire 500,000. Riduzione che io domando per doppio motivo: l'uno perchè l'Umbria, le Marche e la Toscana ritornino al più presto possibile al sistema da esse usato innanzi. Giacchè ripeto, il sistema di affidare la sorveglianza delle strade agli appaltatori è molto più economico, e raggiunge perfettamente lo scopo. L'altro perchè questa riduzione serva di avvertenza al Ministero per estendere alle antiche provincie il sistema del mezzogiorno, avendo quest'ultimo fatto buona prova in oltre la metà dell'attuale regno d'Italia.

E perchè ne voglio l'estensione? La ragione è molto facile ad intendersi. Io lo ripeto: finchè è il Governo che paga, esso non può, non sa tener conto delle differenze e delle variazioni dei salari degli operai, le quali dipendono strettamente dalle condizioni locali. Ora non potendo, nè sapendo tener conto delle variazioni inevitabili in questo genere di cose, lo Stato è obbligato a

pagar dappertutto colla stessa misura. All'opposto seguendo l'altro sistema, noi potremo raggiungere un'economia reale ed avere le strade mantenute in perfetto stato, per lo meno, quali lo sono col sistema caldeggiato dal Governo.

Ove il Ministero, rispondendo all'onorevole Boggio, avesse potuto almeno dire: *v'ingannate, le strade non lasciano nulla a desiderare; io forse mi sarei astenuto dal presentare la proposta che vi espongo. Ma dacchè il signor ministro è costretto a dichiarare: « Faremo in modo da ottenere un miglior effetto, da ottenere che le strade siano molto meglio mantenute, » sono io autorizzato a dire: signori, fra noi spendendo meno si è conseguito lo stesso molto più facilmente. È giusto quindi che il sistema delle provincie meridionali, il quale era già in vigore nell'Umbria, nelle Marche e nella Toscana, essendo evidentemente migliore, perchè più economico, e fa pervenire allo stesso risultato, sia quest'ultimo sistema appunto esteso anche alle antiche provincie e con esse al regno intero.*

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Io credo che l'onorevole deputato Capone abbia dato alle mie parole una estensione che certamente non avevano.

L'onorevole Boggio si è lamentato che una strada classificata fra le nazionali e che egli è obbligato di percorrere non sia in quelle condizioni che sarebbero desiderabili. Io non posso negare questo fatto; ma che poi questo stato deplorabile della strada a cui alludeva l'onorevole Boggio sia lo stesso per tutte le strade delle antiche provincie questo lo nego in modo assoluto. Vuol dire che vi saranno delle strade sulle quali si eserciterà minor vigilanza, mentre questa deve essere eguale per tutte, ma che il male lamentato per una strada possa dirsi di tutte, questo lo contesto recisamente. Non ho dunque parlato nel senso in cui parmi mi abbia inteso l'onorevole Capone.

Diceva poi l'onorevole Capone: badate bene che se voi volete estendere il vostro sistema delle antiche provincie nelle meridionali, voi darete nelle nostre gli stessi salarii che si accordano qui nel Piemonte; farete esultare quella gente la quale non è abituata a così grosse mercedi, ma questo sarà un errore per parte del Governo.

Signori, io noto anzitutto che i cantonieri non sono impiegati del Governo, non hanno diritto a pensione, anzi sarà necessario che essi si consocino per formare una cassa di soccorsi onde sovvenire ai bisogni della loro vecchiaia: essi sono semplici salariati che si possono rimandare da un giorno all'altro. Ora la misura delle mercedi non è stabilita in una cifra uniforme per tutto lo Stato, ma va proporzionata alle mercedi che i giornalieri percepiscono nelle varie località: perciò il salario che si pagherà ai cantonieri di Milano, ad esempio, sarà molto diverso da quello che si pagherà a Foggia od in altri luoghi. Dunque l'argomentazione sulla quale il deputato Capone poggiava il suo discorso non ha assolutamente alcun fondamento.

In quanto poi ai sistemi da seguirsi io non voglio

imprendere qui un esame tecnico a questo riguardo, bisogna lasciare agli uomini dell'arte, che hanno studiato profondamente la questione, la cura di deciderla; posso però dire che vi è una nazione potente, la quale pratica il sistema già introdotto nelle antiche provincie, ed è la francese.

CAPONE. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Certamente per molti anni in Francia le strade sono state assai mal tenute, perchè bisogna dire che gl'ingegneri non vi portavano tutta l'attenzione necessaria. Le cose cambiarono da alcuni anni a questa parte, e se l'onorevole Capone avesse ora a percorrere quelle strade, vedrebbe in che condizioni si trovano. Sono strade perfettamente tenute, sempre in istato di perfetta viabilità, mentre allorquando eravi il sistema, il quale consisteva, come io già diceva nel mio precedente discorso, nello spandere periodicamente la ghiaia, ne avveniva che per due o tre mesi dell'anno non si poteva transitarvi comodamente e speditamente, perchè vi faceva ostacolo la mobilità della ghiaia sovrappostavi. Le profonde rotaie che si formavano rendevano le strade impraticabili nell'inverno, mentre la polvere dava grave incomodo nella stagione estiva.

Appunto per rimediare a questi inconvenienti si adottò l'altro sistema, che, se non m'inganno, è imitato dall'Inghilterra (l'onorevole Valerio potrebbe dirlo meglio di me), dove vi sono strade stupende, ed io stesso posso attestarlo, che ne ho percorsa certa parte. Ivi non si pratica la copertura generale delle strade con ghiaia od altro materiale di conservazione ad epoche fisse, ma con assidua cura si riparano i guasti, si otturano le solcature di mano in mano che si manifestano, si procede ad una indefessa pulitura del fango senza permettere che si accumulino, e possa nel suo spessore divorare, per così dire, il materiale che vi si sovrappone.

Voi vedete dunque come convenga seguire questi esempi se noi vogliamo avere strade buone.

Per conseguenza io pregherei la Camera a non voler accettare neppure la riduzione proposta dall'onorevole Capone, inquantochè io credo d'aver dimostrato che la spesa media delle nostre strade non supera di molto od almeno d'una frazione non molto sensibile quella che si sostiene in altri paesi in cui le strade sono ben ordinate.

Se poi togliete quella somma ch'è richiesta, diminuite certo le spese, ma certamente non goverrete alle strade e darete motivo ai lamenti che ovunque sorgono.

Io veggio qui, o signori (bisogna pur dirlo), da una parte il deputato Capone che si lamenta della troppa spesa per le strade; dall'altra parte due deputati che sorgono a querelarsi della condizione delle strade. Come volete che faccia un ministro?

Io trovo un mezzo molto più semplice di fare economia, ed è quello di sopprimere la spesa di manutenzione; allora non pagherete niente (*Si ride*); ma allora vedrete che cosa avverrà delle vostre strade!

TORNATA DEL 10 FEBBRAIO

Ora, quando si adduce l'esempio di paesi ben ordinati che hanno un'esperienza lunga del sistema di manutenzione continua, quando vediamo che le spese da noi non oltrepassano di molto la media di quello che si spende nel nostro paese, io credo che si possa accettare senza tema di fare spese eccedenti la somma stanziata nel bilancio; e se, come vi diceva, si suppone qualche sopravanzo nell'Emilia, dove la spesa si presenta eccedente, e d'altra parte nella Sicilia si spende meno di quello che si dovrebbe, così si potrà esaminare se questo eccedente dell'Emilia si possa riportare sopra quelle strade che finora furono meno beneficate. *(Ai voti!)*

PRESIDENTE. Essendo stata proposta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

LA PORTA. Io parlo contro la chiusura.

Non mi pare conveniente che quando una questione è stata sollevata, e si sono fatte domande da una e dall'altra parte, di permettere che si risponda da un lato solo; la questione non può essere mai a sufficienza illuminata. *(Rumori)*

Se voi volete solo discutere alla sfuggita per votare, certamente non sarà la mia voce che potrà impedirlo. Ma io credo che si debba lasciare che da ogni parte si sia risposto, che la questione sia rischiarata dinanzi voi.

Dopo ciò votate pure la chiusura.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se si debba procedere alla chiusura della discussione generale su questo capitolo.

ROMANO G. Domando di parlare.

Io spero che la Camera non vorrà chiudere questa discussione, imperocchè la proposta del deputato Devincenzi importa una questione gravissima, una questione di principio; e se, cioè, le nostre economie debbano farsi col sistema omiopatico, oppure col sistema allopatico il più energico. *(Parità)*

Se noi vogliamo curare la pericolosa malattia del nostro ammalato, che si chiama *finanza*, e vogliamo farlo omiopaticamente, ovvero, come altri vorrebbero, aspettare la primavera per fare una miglior cura, quando la primavera verrà, l'ammalato sarà già morto.

Lo dissi sabato scorso, e lo ripeto: le grandi economie non si possono fare senza grandi riforme, e queste non si otterranno dalle filosofiche meditazioni di qualsiasi Ministero. La storia c'insegna che i filosofi lavorano secoli per preparare le riforme, ma queste non si fanno che dai dittatori o dalle rivoluzioni. Noi dobbiamo essere rivoluzionari per le nostre finanze, se vogliamo salvare il paese. Votiamo soli sei mesi delle spese segnate in questo capitolo, e così poniamo in mora il Ministero a presentarci gli organici.

Gli uomini che reggono il potere sono troppo onorandi per desiderare al pari di noi le economie e le riforme, ma sventuratamente non possono attuarle senza le braccia della burocrazia, e la burocrazia non può rivolgerle contro a sè stessa.

Discutete a fondo la grave proposta; votate la spesa

per soli sei mesi, e siate sicuri di avere le riforme e le economie salutari.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda chiudere la discussione generale su questo capitolo.

(Dopo prova e controprova, la discussione è chiusa.)

Ora leggo le varie proposte.

La prima è quella del deputato Devincenzi, ed è così concepita;

« La Camera, raccomandando al Ministero di presentare quanto prima un progetto di legge generale sulle strade ed un progetto speciale per dotare di strade quelle provincie che non ne hanno, passa alla votazione del capitolo 7° nella somma di lire 2,347,046 40. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La seconda proposta è quella del deputato Capone, il quale intende detrarre da questo capitolo la somma di lire 500,000.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La terza proposta è del deputato Nisco, ed è così espressa:

« La Camera, invitando il Ministero a presentare una legge per la quale la spesa dell'annua manutenzione delle strade nazionali sia a carico delle provincie, passa alla votazione del capitolo. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Ultima viene la proposta del deputato Valerio, la quale è nel seguente tenore:

« Stessa proposta del deputato Devincenzi, riducendo la spesa ai tre quarti della somma proposta nel capitolo settimo. »

Chiedo se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

DEVINCENZI. Accetto la proposta del deputato Valerio.

PRESIDENTE. Siccome la proposta del deputato Valerio, essendo tolta di mezzo, quella del deputato Devincenzi...

VALERIO. Domando di dire due parole sopra questa proposta.

PRESIDENTE. Ha diritto di svolgere la sua proposta. *(Mormorio — Oh! oh!)*

VALERIO. Io prego la Camera di non inquietarsi, siamo nel terreno pratico. *(Rumori)*

Sento degli *oh!* questi mi danno diritto di dire che vi sia chi si inquieta. *(Oh! oh!)*

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di non interrompere l'oratore per non dar luogo ad osservazioni.

VALERIO. Io sento degli *oh!* e questi mi danno diritto di dire che vi sia chi s'inquieta, ed è mio diritto di esporre alla Camera le ragioni per cui io credo d'insistere a parlare malgrado questi *oh!* e ciò non è altro che un segno di rispetto che do alla Camera.

Siamo, o signori, nel terreno pratico; e le parole che ha detto l'onorevole Romano sono pur troppo vere; nei principii tutti d'accordo: libertà, discentramento, eco-

nomie. Quando discendiamo nel terreno pratico del bilancio, sopra questo terreno è il punto di vedere sino a qual linea la volontà si accorda colla pratica, e qui bisogna venirci.

Prego adunque la Camera di volermi lasciar dire le ragioni del mio emendamento.

Io ho seguito con attenzione la discussione promossa dall'onorevole Devincenzi; certamente la sua proposta è radicale e porta ad un risultato immediato: ma questa proposta come fu combattuta?

Sorse dalla Commissione un membro che disse: ma le ragioni generali del sistema messo avanti dall'onorevole Devincenzi staranno bene quando discuteremo un altro bilancio.

L'onorevole Depretis ed il ministro risposero mettendo avanti la ragione di una legge generale, non più quella provinciale, quella dei lavori pubblici.

Il deputato Boggio parlò in favore delle strade, vedendo in ambe il pericolo che fossero mal mantenute.

Veune poi il ministro a ripetere la ragione che parve la più concludente, che in fin dei conti si levrebbe dal bilancio dello Stato una spesa per metterla sopra il bilancio delle provincie; dunque, egli dice, non è un'economia.

Mi permetterò di osservare dapprima alla Commissione che non si può venire alla Camera a proporre una economia di qualche importanza senza rendere ragione come questa economia si possa collegare ad un sistema.

Il sistema finanziario per noi è il terreno vero della questione della nostra esistenza; io credo adunque che l'onorevole Devincenzi abbia ben fatto quando espresse brevemente le sue idee generali di finanze, e poi conchiuse parlando di una speciale economia.

Quanto alla questione generale, alla solita quistione, cioè, faremo quest'economia quando faremo una legge generale sui lavori pubblici, io non faccio che constatare che questo è il sistema solito. Noi non verremo mai ad avere economie finchè seguireremo con questo sistema.

Ma perchè, se il ministro, se l'onorevole Depretis, se tutti insomma quelli che hanno interloquuto in questa questione sono d'accordo che vi sono delle strade che è meglio che passino alle provincie, non potremo noi scrivere in una legge: le strade *A, B, C, D, F*, saranno amministrare dalle provincie?

L'unica obbiezione fatta, e che può a prima vista mostrare una certa importanza, è quella del tempo, messa avanti, parmi, dall'onorevole Depretis. Egli dice: in tre mesi ciò non è possibile. Ebbene, io vi offro nove mesi; in nove mesi non mi potrete dire che sia impossibile di farlo.

L'onorevole Boggio ha messo avanti la paura che le strade ne soffrano; stia sicuro l'onorevole Boggio che le strade amministrate dalle provincie non lo saranno men bene di quel che lo sieno dallo Stato, e, se vuole degli esempi, guardi in quelle parti d'Italia, dove, felicemente per noi, le libertà provinciali sino a questo punto si sono mantenute.

E qui io prego l'onorevole ministro a permettere che io non accetti l'accusa indiretta che egli lanciava, dicendo che egli era un uomo dell'ordine; io non sono uomo del disordine, io sono un uomo pratico, un uomo d'affari, voglio le cose in modo pratico, non in teoria. Per me, discorsi accademici di libertà e di discentramento trovo che ne abbiano già fatti troppi; vorrei vedere qualche atto di libertà e di discentramento, vorrei vederli sul terreno vero degli interessi materiali, perchè, finchè vi limiterete alla teoria, e non discenderete nell'applicazione, io non so che cosa farete.

Attualmente in Italia noi ci troviamo nella posizione appunto che il ministro notava, non per rispetto alla manutenzione delle strade, ma per rispetto all'amministrazione. Noi abbiamo vari sistemi; ora tra questi vari sistemi osservate se quello che vige nelle Marche e nell'Umbria non dia buoni frutti.

BOGGIO. Domando la parola.

VALERIO. Ditemi quale sia il paese che sia meglio dotato di strade e dove queste strade sieno meglio mantenute e con minor costo?

Per queste ragioni adunque io credo di stare in un terreno pratico, in un terreno conveniente, proponendo che la somma scritta nell'articolo 7 si riduca di un quarto, cioè si lasci la spesa necessaria per nove mesi dell'anno corrente; in nove mesi, certo il ministro non potrà contraddirmi, vi è tempo sufficiente per portare alla Camera non una legge generale sulle strade, non una legge generale sull'amministrazione pubblica, ma semplicemente una legge in cui si dica: le strade tali e tali passeranno al bilancio delle provincie.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che il deputato Mancini propone lo stesso ordine del giorno del deputato Devincenzi, togliendo però del tutto la riduzione della somma, cioè propone che si dica solamente:

« La Camera, raccomandando al Ministero di presentare quanto prima un progetto di legge generale sulle strade ed un progetto speciale per dotare di strade quelle provincie che non ne hanno, passa alla votazione del capitolo. »

NISCO. Damando la parola per dare schiarimenti sul mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Parli.

NISCO. Dopo quello che ha detto l'onorevole Valerio io certo non fedierò la Camera con aggiungere altre parole. Io ben volontieri mi unisco alla proposta Devincenzi, anzi lo ringrazio che mi ha prevenuto in questo proposito. Però trovo una difficoltà, ed è che non potrebbe andare in esecuzione nel corso del presente esercizio, a cagione degli appalti già fatti e quindi del servizio in corso.

Laonde io avendo per fermo che noi discutiamo questo bilancio, non solo per portare tutte le economie (ed il mio amico Devincenzi ha fatto molto bene a rammentare alla Camera il bisogno che abbiamo di economie), ma ancora per preparare un bilancio più ragionevole e più conforme ai mezzi nostri pel venturo anno, io ho presentato quell'ordine del giorno, il quale, in

TORNATA DEL 10 FEBBRAIO

fondo, non è altro se non se l'ordine del giorno Devincenzi, meno però che l'esecuzione della proposta riforma avrebbe luogo nell'anno venturo.

PRESIDENTE. La massima dunque sarebbe la stessa?

NISCO. È la stessa. Dimodochè, avuto riguardo al proposito mio, può considerarsi soltanto una proposta di più facile attuazione, anzichè una proposta nuova.

Così accetto in massima l'ordine del giorno del deputato Mancini. Accetterei pur quello del deputato Valerio se fossi persuaso che la Camera lo ammettesse; ma non ritiro il mio per vincere gli scrupoli di coloro che nel votare radicali riforme si occupano, e forse a ragione, dei particolari dell'attuazione di esse.

Quanto alle difficoltà che sono state opposte, ha risposto l'onorevole Valerio. Una cosa mi piace aggiungere, ed è questa: che il far passare le spese dallo Stato alle provincie importa anche pel mantenimento delle strade medesime.

Le strade mantenute a spese delle provincie sotto la sorveglianza provinciale saranno molto meglio tenute e con spesa minore delle strade oggidì nazionali, anche pel mantenimento.

Adunque insisto su questa proposta per togliere al Governo un carico che sarà con risultati, senza dubbio migliori, compiuto dalle provincie, e per non far correre più pericolo all'onorevole Boggio col suo velocifero.

PRESIDENTE. Adunque in massima i vari proponenti sono d'accordo, cioè i deputati Devincenzi, Valerio, Nisco e Mancini consentono tutti nell'ordine del giorno come è proposto, solamente diversificano quanto al proporre o non una riduzione.

Porrò prima di tutto ai voti l'ordine del giorno; della riduzione parleremo dopo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Intendo soltanto domandare uno schiarimento.

Desidererei di sapere che cosa si vuol intendere per « progetto generale sulle strade » Capirei, se si dicesse: « sulla classificazione delle strade; » ma non trovo abbastanza chiara nè definita la dizione ora letta.

VALEBIO. Confesso che nel sentir rileggere le precise parole dell'ordine del giorno sento anch'io il bisogno di una spiegazione. Io aveva sempre sinora inteso, e mi parve che lo sviluppo della discussione lo abbia abbastanza dimostrato, che si chieda al Ministero un progetto di legge che determini che la manutenzione delle strade si farà passare immediatamente alle provincie, per quanto ciò è fattibile senza ledere gravi interessi.

MICHELINI. Domando la parola.

VALERIO. Dunque direi: *presenterà alla Camera un progetto di legge* per far passare le strade attualmente a carico dello Stato alle provincie, per quanto il comporta l'interesse dello Stato.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Io non ho difficoltà di accettare l'ordine del giorno proposto, perchè concorda appunto colle spiegazioni che ho dato circa l'intendimento che aveva il Governo rispetto alla manutenzione delle strade.

Per conseguenza in questo senso io non posso che accettare tale proposta.

BOGGIO. Domando la parola sulla posizione della questione.

PRESIDENTE. Parli.

BOGGIO. Allora io non capisco più che cosa ci facciano votare. L'onorevole Devincenzi e l'onorevole Valerio, che un momento fa mi accusava quasi di essere un accentratore, e di voler sconoscere le libertà provinciali, e mi rimandava in quelle Marche dalle quali arrivo appena, che hanno sempre detto? Che deve cessare l'ingerenza del Governo in ordine alle strade ordinarie.

Ma adesso, con quest'ultima proposta, non si fa più una questione di massima; in essa non si tratta più d'altro che di fare una scelta fra le strade che attualmente sono a carico del Governo, e dire: talune continueranno ad esserlo, ed altre no.

Ma a questo modo è mutato il terreno della questione, e non vedo più l'utilità d'una votazione che riuscirebbe per domandare al Ministero la presentazione di un progetto di legge, che, senza risolvere nessuna questione di massima, non farebbe altro che sollevare infinite questioni di campanile. (*Movimenti in senso diverso*)

PRESIDENTE. Domando ai proponenti se si contenteranno che si dicesse:

« La Camera raccomanda al Ministero di presentare quanto prima un progetto di legge generale sulla classificazione delle strade. »

VALERIO. Ma bisogna che ci sia dentro l'idea di trasmissione di carico dal Governo alle provincie.

Vari deputati. Domando la parola.

PRESIDENTE. Se intendono di aprire di nuovo la discussione...

DEPRETIS. Domando la parola sulla posizione della questione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sulla posizione della questione.

DEPRETIS. Io prego gli onorevoli proponenti di avvertire quanto grave sia la questione che si vorrebbe ora risolvere quasi per incidente, mentre stiamo discutendo...

FIORINZI. Domando la parola.

DEPRETIS... uno di quei tali capitoli di spese che sono direi quasi obbligatorie, in quanto che lo Stato è impegnato inesorabilmente coi terzi. (*Interruzioni*)

Mi perdoni la Camera.

La questione della classificazione delle strade la si crede una questione semplice? Ma si rifletta, torno a ripeterlo, alle conseguenze di questa, in apparenza, semplice questione.

Voi volete addossare alle provincie una parte di queste strade che si mantengono colla somma di 9 e più milioni. Stralciamone alcune, ci si dice, e mettiamole a carico delle provincie, e così facciamo un risparmio.

Ma non vedete che le provincie non possono assumere questo carico, come assumerebbero di pagare una tale spesa che la legge ha già previsto ed imposto a carico loro?

Bisogna dare i mezzi alle provincie di pagare questa spesa e per fare ciò conviene di necessità toccare alla legge comunale e provinciale almeno nei rapporti colle opere e spese stradali, e bisogna toccare al sistema delle imposte.

La questione riesce di sua natura complessa; è impossibile considerarla come questione semplice.

Io sono disposto in questa materia delle opere pubbliche e massime delle stradali di andare quanto chiechessia a misure radicali, ma vorrei che si adottassero provvedimenti radicali sì, ma completi, razionali e praticabili, e non tali che vincolerebbero il Governo, in maniera che egli stesso sarebbe imbarazzato sulla natura del provvedimento che dovrebbe sottoporre al Parlamento.

Io prego quindi la Camera a limitarsi a prendere atto della disposizione manifestata dal ministro di occuparsi di questa riforma e di presentare al più presto un progetto di legge che regoli le opere pubbliche e le spese stradali e l'ingerenza sia dello Stato, che delle provincie in fatto di strade, e di passare alla votazione di un capitolo che riguarda una spesa la quale, come ho detto, è in certo modo intangibile perchè attinente a contratti nei quali lo Stato è inevitabilmente impegnato.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Bon-Compagni.

BON-COMPAGNI. Io non intendo entrare nella discussione, ma semplicemente di constatare un fatto, ed è che nella legge di modificazione alla legge comunale proposta sotto il Ministero Ricasoli, fu già progettato questo trasporto delle strade provinciali dal bilancio dello Stato a quello delle provincie, facendo lo stesso discarico dalle imposte. La relazione è già fatta da lungo tempo, e posso anche dichiarare che è intenzione del ministro dell'interno (e la espresse a me) di fare che quanto prima sia portata in discussione questa legge.

Tanto fo presente alla Camera, senza entrare per nulla nella discussione dell'adozione o non della riduzione proposta.

PRESIDENTE. Il deputato Fiorenzi ha la parola; non entri però nel merito.

FIORENZI. Io appoggio pienamente la proposta Valerio, sebbene ne conosca tutta la gravità, ed apprezzi l'importanza delle ragioni addotte dall'onorevole Depretis. Ma io sono altamente compreso dalla condizione in cui si trova l'Italia per rispetto alle finanze: noi siamo minacciati da una bancarotta... (*Oh! oh! — Rumori e conversazioni*) se non siamo fermamente disposti a fare grandi economie, grandi riforme nel bilancio dello Stato.

PRESIDENTE. La prego di avvertire che in questo momento non si può discutere che sulla posizione della questione.

FIORENZI. La questione è appunto questa, se si debba oggi nel bilancio votare una proposta la quale implica una riforma nell'amministrazione dello Stato.

Ora, io credo che la Camera, quando si vede impossibilitata ad ottenere le riforme organiche con leggi speciali che di mese in mese, d'anno in anno si differiscono, non ha altro mezzo per ottenerle tranne quello di negare i fondi al Governo ed obbligarlo così a presentare immediatamente le relative leggi.

Io quindi appoggio la proposta Valerio.

PRESIDENTE. Ho già detto che quanto ai voti, ne parleremo dopo; ora si tratta solamente degli ordini del giorno.

BOGGIO. Propongo l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Il deputato Boggio propone l'ordine del giorno puro e semplice.

NISCO. No! no! Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Nisco ha facoltà di parlare sopra l'ordine del giorno puro e semplice.

NISCO. Io aveva chiesto di parlare per rispondere all'onorevole Depretis sulla posizione della questione; ora però che l'onorevole Boggio ha proposto l'ordine del giorno puro e semplice, io rispondo a lui, e gli dico che qui si tratta di una questione importantissima, di una questione essenziale e sotto l'aspetto finanziario dello Stato e sotto l'aspetto di miglioramento amministrativo di questo ramo di pubblico servizio.

BOGGIO. C'è la legge.

NISCO. Perdoni; la legge comunale e provinciale stabilisce che le spese di manutenzione per le strade provinciali siano a carico delle provincie; ma questa legge non è applicata a tutto il regno italiano.

L'onorevole Farini, quando governava le provincie meridionali come luogotenente del Re, fece pubblicare la legge del 1859, ma con intelligente previdenza sopprime l'articolo relativo alle manutenzioni e costruzioni stradali, perchè ben comprendeva che la spesa per tale obbietto sarebbe stata messa a carico delle provincie, quando la legge del 1859 veniva ad essere sostituita da un'altra propria per il regno italiano.

Noi dunque non abbiamo ancora questa legge, non ostante l'ardentissimo desiderio nostro per averla al più presto possibile.

Lasciate adunque che in occasione della votazione di questo capitolo 7, in cui si tratta della manutenzione delle strade, la Camera esprima un voto, che sarà elemento grandissimo di economia e di ordine.

Ed io credo che sia il momento opportuno di decidere sopra questa questione. Nè mi si faccia osservare che noi prendiamo occasione dalla discussione dei bilanci per istabilire delle massime, perchè, appunto per istabilire queste massime, sulle quali il bilancio del 1864 dovrà formarsi, noi ora ci diamo tanta pena in tale discussione finanziaria. Altrimenti, o signori, si farebbe opera più savia a risparmiare voce e pazienza.

PRESIDENTE. La Commissione propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, che presenterà sollecitamente i progetti di legge sui lavori pubblici pei quali gran parte delle

TORNATA DEL 10 FEBBRAIO

strade nazionali passi alle provincie, passa alla votazione del capitolo. »

Essendo però stato proposto l'ordine del giorno puro e semplice, esso ha la preferenza e debbo parlo ai voti.

Chi intendè approvarlo, sorga.

(Fatta prova e controprova, l'ordine del giorno puro e semplice è adottato.)

Prima di passare alla votazione dei fondi, si procede allo scrutinio delle schede relative alla nomina dei due vice-presidenti.

Avverto la Camera che domani essa deve occuparsi della nomina dei commissari di sorveglianza della Cassa ecclesiastica, che debbono rinnovarsi annualmente. I commissari debbono essere tre. Nello scorso anno i commissari erano i signori Pepoli, Lanza Giovanni e Oytana.

La Camera deve pure procedere alla nomina dei commissari di sorveglianza della Cassa dei depositi e prestiti, che debbono rinnovarsi egualmente. I commissari dello scorso anno erano i signori: Monticelli, Depretis e Lanza Giovanni.

Domani all'aprirsi della seduta si faranno queste votazioni.

(Segue lo spoglio delle schede.)

Bisultamento della votazione:

Presenti e votanti 226

Maggioranza 114

Il deputato Restelli ottenne voti 104

Il deputato Miglietti id. 104

Il deputato La Farina id. 71

Il deputato Monticelli id. 59

Mordini, 28; Crispi, 22; Cassinis, 16; Audinot, 9; Depretis, 3; Lanza, 2.

Nessuno avendo ottenuto la maggioranza assoluta, domani si rinoverà la votazione.

Ciò staate, le altre due votazioni che ho accennate, le rimanderemo ad un altro giorno.

La tornata è sciolta alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Rinnovamento della votazione per la nomina dei due vice-presidenti;

2° Seguito della discussione sul bilancio delle spese del Ministero dei lavori pubblici per il 1863;

3° Discussione del bilancio dell'entrata per il 1863.