TORNATA DELL'11 FEBBRAIO 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO: *Atti diversi.* = *Seconda votazione per la nomina dei due vice-presidenti.* = *Seguito della discussione del bilancio pel dicastero dei lavori pubblici pel* 1863 — *Reiezione della proposta del deputato Devincenzi per riduzioni sul capitolo* 7 — *Proposta del deputato Capone, oppugnata dai deputati Depretis, Possenti, relatore, Pescetto, Colombani e Susani, e dal ministro Menabrea — Schiarimenti del deputato Fiorenzi — La proposta Capone è rigettata — Domande ed istanze sopra strade, dei deputati Visconti-Venosta e Cuzzetti, e spiegazioni del ministro e dei deputati Possenti e Depretis — Proposizioni dei deputati Valerio, Pescetto e Nisco circa le piantagioni a Capodimonte — Parlano i deputati Depretis, Minervini, De Blasiis, Leopardi ed il ministro — Si passa sovr'esse all'ordine del giorno — Critiche del deputato La Porta circa la strada da Palermo a Girgenti — Spiegazioni del deputato Depretis e del ministro — Domande e istanze dei deputati Bertolami e Paternostro sopra altre strade di Sicilia, e ragguagli sopra lavori, del ministro — Si approva il capitolo* 7. = *Nomina dei deputati Restelli e Miglietti a vice-presidenti della Camera.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

NEGROTTO, *segretario*, legge il processo verbale della precedente tornata che è approvato.

GIGLIUCCI, *segretario*, espone il seguente sunto di petizioni:

8807. Dicianove furieri doganali di Napoli muovono lagnanze per essere stati messi in disponibilità, e chiedono di venir richiamati in servizio col grado di tenente.

8808. Farese Agnello, già cancelliere sanitario del porto di Ponza, chiede di venir reintegrato nell'impiego dal quale venne dispensato, e di esser provvisto di un competente mensile assegno.

ATTI DIVERSI.

DI SAN DONATO. Se la Camera me lo consente, la pregherei a voler dichiarare d'urgenza la petizione 8807. In questa petizione vi ha un ragionatissimo reclamo da parte di molti furieri doganali di Napoli, i quali, dopo l'attuazione della legge organica sulle gabelle, ed in opposizione alla giustizia, sono stati messi in disponibilità coi meschinissimi soldi che essi godevano, senza alcuna ragione.

(È decretata d'urgenza.)

Poichè ho la parola, io pregherei la Camera perchè volesse destinare un giorno per la discussione delle petizioni; so che ve ne sono molte presentate alla Camera da oltre un anno, le quali furono dichiarate d'urgenza lo stesso giorno della loro presentazione, e che non sono ancora state riferite e discusse.

Io non so qual fondamento possano avere i reclami che si contengono in alcune petizioni, tuttavolta pregherei la Camera di volere stabilire un giorno per una tale discussione, anche, se è possibile, in una seduta straordinaria, per non togliere tempo all'approvazione dei bilanci.

PRESIDENTE. Perciò bisogna aspettare che la Camera sia in numero.

DI SAN DONATO. Prego adunque il Presidente di voler interrogare la Camera a questo proposito quando sarà in numero.

PRESIDENTE. Il signor Alessandro Pistono fa omaggio alla Camera di trecento copie di una sua statistica dell'ortopedia.

Saranno distribuite ai signori deputati.

Il deputato Mongenet, afflitto per la recente perdita di sua moglie e per la malattia di una sua figlia, chiede un congedo di due mesi.

(È accordato.)

Il deputato Imbriani, per motivi di salute, chiede un congedo di due mesi.

(È accordato.)

Si procede ora all'appello nominale per la nomina di due vice-presidenti.

La Camera sa che ieri il risultamento della prima votazione si fu:

Schede	N° 226
Maggioranza	» 114

Il deputato Restelli ebbe voti 104 — Miglietti 104 — La Farina 71 — Monticelli 59 — Mordini 28 — Crispi 22 — Cassinis 16.

La votazione è libera. In fine della seduta si farà lo spoglio.

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

PRESIDENTE. Si ripiglia la discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Dopo l'approvazione dell'ordine del giorno proposto nella tornata di ieri, si deve porre ai voti la proposta del deputato Devincenzi, modificata dal deputato Valerio, cioè la riduzione della somma inscritta nel capitolo 7 ai soli tre quarti della somma medesima.

Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici.* Io non so, signori, se dopo l'ordine del giorno puro e semplice, approvato ieri dalla Camera, sia ancora il caso di porre ai voti la proposta dell'onorevole deputato Devincenzi, la quale tende a ridurre a tre quarti la somma stanziata nel capitolo 7, coll'intendimento di indurre il Ministero a presentare una legge che faccia passare a carico delle provincie la manutenzione delle strade che attualmente si trova a carico dello Stato.

Mi pare adunque che l'ordine del giorno puro e semplice abbia troncata ogni questione a questo riguardo, e che la Camera abbia dichiarato apertamente che è sua intenzione ora di mantenere la somma portata in bilancio.

Per questi motivi io pregherei l'onorevole deputato Devincenzi di ritirare il suo ordine del giorno che attualmente mi pare insussistente.

PRESIDENTE. I proponenti non sono presenti alla Camera. Del resto, fu ieri sera espressamente avvertito che la questione dei fondi, ossia della somma, rimaneva impregiudicata. Fu posto ai voti e appvovato solamente l'ordine del giorno puro e semplice contro la questione di massima, cioè contro la condizione che volevano imporre i deputati Devincenzi, Valerio, Mancini e Nisco al ministro di proporre un progetto di legge sulla classificazione delle strade e sul passaggio della manutenzione di queste dallo Stato alle provincie. La questione sulla somma fu riservata, come il dovea essere, e tanto più che v'erano oratori inscritti per parlare sopra qualche articolo speciale del capitolo 7.

POSSENTI, *relatore.* A me pare che, ammessa la massima che si passasse alla votazione del capitolo, non si può più...

PRESIDENTE. L'ordine del giorno apre appunto l'adito alla votazione del capitolo; ma, procedendo alla votazione del capitolo, ciascuno ha il diritto di proporre la riduzione della somma proposta in bilancio alla metà, a tre quarti, od a qualsiasi altra quota.

POSSENTI, *relatore.* Allora la Commissione desidera di fare una dichiarazione.

La Commissione crede che potrebbe esser causa di grandissimi inconvenienti una riduzione qualunque di questa cifra, ed essa insiste quindi fortemente perchè per quest'anno non vi sia fatto il più piccolo cambiamento.

PRESIDENTE. La Camera ha sentito che tanto il ministro quanto la Commissione si oppongono alla riduzione proposta dai deputati Devincenzi e Valerio, la quale porterebbe a 3/4 la somma proposta nel capilolo 7°.

Interrogo ora la Camera se intenda accogliere questa riduzione ai 3/4.

Chi intende di accoglierla, sorga.

(La riduzione non è ammessa.)

Ora abbiamo l'altra proposta del deputato Capone, la quale è di sottrarre dalla somma inscritta in questo capitolo la somma di lire 500,000.

CAPONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Capone ha la parola.

CAPONE. Prego la Camera di osservare che la mia proposta non è altro che una semplice illazione del ragionamento che trovo nella relazione della Commissione.

Infatti la medesima dice queste precise parole a proposito dei vari sistemi in uso presso le differenti provincie relativi alle manutenzioni stradali:

« La Commissione del 1862 suggeriva di far procedere a diligenti studi ed esami di confronto fra i varii sistemi in uso nelle varie provincie, e non volere preliminarmente estendere a tutto il regno il sistema in corso nelle antiche provincie, il quale non presenta, a fronte dei risultamenti offerti da alcuni altri, bastanti argomenti per far presumere che si debba preferire a tutti gli altri. »

Di maniera che la Commissione assicura la Camera che la preferenza data dal Governo nell'estendere il sistema degli stradaiuoli permanenti dalle antiche provincie alle nuove che ora compongono il regno d'Italia non ha alcun titolo d'indubitata utilità, se non vado errato.

Ora, se la cosa è così, proponendo io una riduzione di lire 500,000 a fine d'impedire e la estensione ulteriore del sistema in discorso e ad avvertire insieme il Ministero che bisogna tornar indietro nelle estensioni già fatte, io non fo che raccomandare cosa che noi dobbiamo fare, secondo il parere manifestato dalla Commissione medesima. Ma affinchè la Camera non creda che la mia mozione sia stata poco ponderata, mi permetto di osservare alcuna cosa alle bellissime esposte ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ed anzi tutto gli debbo dichiarare che se allegai la testimonianza che era sorta nella pubblica discussione dalle parole dell'onorevole Boggio, l'avevo fatto per correre più spiccio nella discussione stessa, giacchè avrei ancor io potuto addurre prove e testimonianze non meno concludenti che quelle dell'onorovole Boggio e mostrare che il male da questo onorevole collega lamentato è permanente, anzichè casuale ed accidentale.

Fui per dieci anni esule, abitai per lungo tempo queste fortunate provincie e ne conobbi, come ne conosco, quasi tutti gli stradali; io ho percorsi non una, ma più e più volte, come eziandio ho attraversato moltissime strade della Svizzera, della Germania e della Francia,

ed ho visto le diverse condizioni delle strade secondo i vari sistemi di manutenzione. Sarà forse stata mia sventura, ma quando ho solcato per tante volte ed in tutti i sensi gli stradali delle antiche provincie, debbo pur dirlo, non mi avvenne mai di trovare che il miglior sistema di manutenzione stradale, almeno quanto agli effetti, fosse quello in uso nelle stesse antiche provincie.

Debbo dire all'incontro che mi ricordo benissimo di avere veduto in moltissime provincie meridionali delle ottime strade e sempre perfettamente mantenute, come per esempio la consolare da Napoli a Lecce, gran parte della consolare delle Calabrie, tutta la linea da Napoli a Roma sia per Gaeta e Terracina, sia per San Germano e Ceprano, le strade delle provincie di Terra di Bari e di Terra d'Otranto, quelle del Principato Ulteriore, e via dicendo, le quali ho trovato sempre tutte mantenute in condizione perfettissima da non lasciare cosa alcuna da invidiare alle strade di altri paesi. Di modo che per me è indubitato che un sistema vale per lo meno l'altro.

Ma l'onorevole ministro fermandosi forse ad un regolamento antiquato già una volta in vigore nelle provincie napolitane, senza tener conto delle istruzioni dell'ex-corpo dei ponti e strade di Napoli modificate e perfezionate in virtù di posteriori rescritti sovrani, mi mosse un'obbiezione abbastanza grave. Certo è che se avesse avuto presente queste posteriori modificazioni, avrebbe visto che quando si patrocina il sistema di affidare la manutenzione agli appaltatori, anzichè tenerla per conto del Governo mediante il sistema degli stradaiuoli, non per questo si patrocina e raccomanda la incomoda usanza delle inghiaiate generali delle strade da eseguirsi in una o due epoche prestabilite dell'anno, d'onde tutti quegli inconvenienti che l'onorevole ministro fece sì ben rilevare ieri.

Io posso assicurare l'onorevole ministro (e gli cito fatti che può verificare, perchè sono della dipendenza del suo Ministero) che, non ostante il sistema della manutenzione per mezzo d'appaltatori, i nostri regolamenti prescrivevano appunto che la manutenzione dovesse essere fatta gradatamente, mano mano, a misura cioè che i piccoli guasti avvenivano, precisamente per non rendere le strade ingombre di ghiaia ed incomode in certe date epoche dell'anno. Per esempio, potrei citare il lungo tratto stato costrutto e mantenuto secondo il sistema *macadam*, che dalle porte di Napoli va fin presso la salita di Monteforte, estensione di molte miglia, dove la manutenzione è stata fatta sempre secondo che il ministro desidera, adoperandovi di più costantemente il grosso cilindro per consolidare rapidamente la ghiaia, la quale vi si usa assai minuta ancora.

Da ciò vedesi che l'un sistema può ben valere l'altro, e che il sistema di manutenzione graduata, a misura che i piccoli guasti avvengono, e le logorazioni si manifestano non è conseguenza necessaria del sistema degli stradaiuoli.

Quello però che rimane indubitato è che quest'ultimo sistema degli stradaiuoli è sempre il più costoso. La ragione n'è chiara, chè, come io diceva, non potendo il Governo adattare le tariffe degli stipendi di questi stradaiuoli alle condizioni varie dei salari, le quali dipendono affatto dalle condizioni economiche delle singole provincie, è chiaro che il Governo deve spendere sempre di più di quello che è necessario.

Ma l'onorevole ministro mi diceva ancora: noi abbiamo le tariffe, dirò così, graduali o meglio proporzionali adatte secondo le provincie, secondo i casi.

Io qui non ho bisogno d'allargarmi per dimostrare che il peggior giudice in questa materia è sempre il Governo, giacchè non vi è peggior amministratore al mondo di quello che lo sia il Governo.

Or bene, quando e per la massima generale della pubblica economia, e per l'esperienza, abbiamo due sistemi, uno dei quali vale per lo meno quanto l'altro, ma certamente è più economico, mi pare che non si possa esitare nella scelta. Quindi, poichè la diminuzione che io raccomando alla Camera, porta la riduzione di 500 mila lire, appunto per impedire che si estenda alle provincie meridionali il sistema degli stradaiuoli permanenti, ed obbligare il ministro a fermarsi in una via che ci menerebbe in ispese ingenti senza conseguire il risultato ambito, spero che vorrà accogliersi dalla Camera, come sperò che non sarà rifiutata neppure dall'onorevole Commissione.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha la parola.

DEPRETIS. Io credo non potersi accettare la riduzione di lire 500,000 proposta dall'onorevole Capone.

La Camera deve notare che questo capitolo comprende i canoni della ordinaria manutenzione delle strade. Naturalmente è una spesa di prevenzione, ma questa spesa per la massima parte corrisponde a quella che venne stipulata mediante contratti per la manutenzione delle strade. Ora, come si fa in una spesa simile a proporre una riduzione in massa senza specificarla?

In ispesa di questa natura bisogna indicare tassativamente i diversi elementi che compongono quella tal cifra totale che si crede potersi diminuire.

Nè sta quanto dice l'onorevole Capone, che l'aumento dipende dagli aumentati salari ai cantonieri, e che su queste spese far si possa una notevole riduzione, giacchè il tenue aumento per lo accresciuto salario de' cantonieri non è avvenuto che in tre gruppi di provincie, cioè in Toscana, nell'Umbria e nelle Marche. Ora per le strade di queste provincie l'aumento non sale che a 190,000 lire in tutto, e su questa somma la spesa che riguarda i cantonieri non è che una frazione. Come dunque si potrà, ritenuti questi dati che sono incontestabili, proporre alla Camera una riduzione di 500,000 lire? Con quali elementi?

Ciò posto io prego la Camera di voler respingere la proposta del deputato Capone, la quale metterebbe poi il Governo nella necesità di venire a domandarci crediti supplementari; è questo sistema credo non debba la Camera promuovere senza necessità, e tanto meno trattandosi di un capitolo di spese di cui ognuno riconosce la grandissima utilità.

PRESIDENTE. Il signor relatore ha la parola.

POSSENTI, *relatore.* L'onorevole Depretis ha in parte già detto ciò che io intendeva di rispondere relativamente all'aumento portato dai salari dei cantonieri in questi tre gruppi di provincie.

Venendo quindi ad alcuno degli altri argomenti recati dall'onorevole Capone, debbo osservare che la Commissione non ha inteso assolutamente di esprimere alcuna opinione rispetto alla preferenza da darsi all'uno anzichè all'altro dei due sistemi di manutenzione; essa non ha inteso che notare il solo fatto che, per l'aumento di salario accordato ai cantonieri di questi tre gruppi di provincie, avvenne un aumento di spesa in questo bilancio. Essa sa che entrambi questi sistemi sono praticati in diversi paesi, e che tanto l'uno quanto l'altro presentano dei buoni risultati, e ne presentano dei meno buoni, perchè se il sistema di manutenzione ha una piccola parte sui risultati finali, ciò però che più vale in questa materia è la qualità del materiale di manutenzione delle strade.

In Lombardia, in cui vige invece il sistema della manutenzione a tutto carico degli appaltatori, le strade sono mantenute ottimamente; ma io debbo dire che il materiale di Lombardia è assai migliore di quello delle antiche provincie perchè vi abbonda la ghiaia calcare, mentre nelle antiche provincie questa natura di ghiaia è assai meno abbondante, prevalendo invece la vena granitosa e schistosa assai più friabile.

E questa io credo che sia veramente la principale delle cause della maggiore spesa della manutenzione stradale in queste provincie.

La Commissione per tanto non ha voluto esprimere assolutamente verun giudizio, e si è limitata a raccomandare che per quelle provincie nelle quali innovazione non era seguita, non se ne facessero delle altre prima che non fosse fatto uno studio sulla materia.

Non ha poi creduto di proporre di ritornare ancora al sistema primitivo quanto ai cantonieri che ebbero aumento di salario, perchè una volta migliorata la loro condizione con parificazione ad altra classe dei loro colleghi, sarebbe veramente sconveniente che loro si desse e si ritogliesse immediatamente l'aumento di salario.

Attualmente poi le somme sono in questa parte impegnate per tutto il 1863, e per conseguenza almeno per quest'anno la Commissione ritiene assolutamente improponibile qualsiasi riduzione sui detti salari.

PRESIDENTE. Il deputato Capone propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera, sicura di vedere a mano a mano abolito il sistema dei cantonieri per la manutenzione delle strade, passa alla votazione del capitolo 7. »

CAPONE. In questo modo la Camera vede che lascio la cifra intatta, però voglio garantire il paese dal pericolo di vedere aumentato il numero dei salariati a carico dello Stato.

Da quanto ha detto il signor ministro, da quanto ha detto la Commissione, è risultato indubitatamente una sola cosa vera: che ambi i sistemi valgono presso a poco lo stesso. Non saprei perchè noi dovremmo adottare il sistema più costoso.

Mantenendo la cifra io raccomando adunque di votare la massima, vale a dire l'abolizione degli stradaiuoli a carico dello Stato.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. La proposta del deputato Capone risolve la questione che appunto la Commissione ha voluto lasciare intatta. È una questione dibattuta lungamente fra gli uomini tecnici quale fra i due sistemi meriti la preferenza, cioè se quello dell'appalto del materiale stradale o quello dell'appalto della perfetta manutenzione in corpo del corpo stradale ridotto in buono stato.

Questi due sistemi hanno ambedue i proprii vantaggi ed i proprii inconvenienti. Ora, io credo che una questione simile conviene la si lasci studiare e risolvere dal Ministero dopo che avrà fatto i confronti necessari egregiamente suggeriti dalla Commissione, ma non la si venga a risolvere in occasione di una discussione come questa.

PRESIDENTE. Il deputato Pescetto ha facoltà di parlare.

PESCETTO. La Commissione veramente aveva espresso un voto non tanto sospensivo sulla questione, come sembra che risulti dalla relazione, ma la Commissione aveva respinta l'opinione che emetteva l'onorevole suo relatore di sopprimere il sistema dei cantonieri a spese del Governo, e respingeva quest'idea nella convinzione che il sistema dei cantonieri stipendiati dal Governo soddisfi molto meglio che non il sistema dei cantonieri provvisti dagl'impresari ai bisogni di un servizio pubblico.

La Camera comprenderà di leggeri che un individuo, il quale sa che ha un pane assicurato per tutta la sua vita e pe'suoi figli quando serva zelantemente e compia con coscienza i proprii doveri, soddisfa meglio ai propri impegni che non quello il quale sa che dopo poco tempo può essere licenziato. Inoltre un cantoniere al servizio del Governo, oltre all'incarico di spandere la ghiaia, esercita ancora una certa polizia sulla strada; il cantoniere al servizio del Governo è obbligato a fare dei verbali, cosa che non fa e non può fare il cantoniere al servizio dell'impresa.

Per queste considerazioni ed anche perchè sembra, come si accenna nella relazione, che il sistema d'incaricare i comuni della manutenzione delle strade sia per essere adottato, la Commissione non ha voluto entrare in questa questione non credendolo opportuno.

POSSENTI, *relatore.* No dirò che due parole.

È vero, come diceva l'onorevole Pescetto, che la Commissione ha sostenuto assolutamente questo principio, ma non credo che la Commissione lo abbia realmente accettato. Essa, a mio senso, ha accettato ciò che dice la relazione, cioè che non intendeva di giudicare su quest'argomento, ma soltanto di presentare

qualche osservazione relativamente all' aumento dei salari, quindi non credo di potere in questa parte aderire al giudizio dell'onorevole Pescetto, non credendo affatto che la quistione sia abbastanza matura.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici*. Non posso accettare l'ordine del giorno del deputato Capone, perchè pregiudica una questione meramente tecnica, una questione grave ed importante da lungo tempo dibattuta fra gli uomini competenti, non ancora risoluta. Non so come si vorrebbe ora qui troncare, per così dire, la quistione e decidere in favore d'un sistema piuttosto che in favore di un altro. I Parlamenti non hanno mai preso determinazioni consimili, hanno sempre lasciato la decisione di tali questioni agli uomini d'arte che per l'ufficio loro ne sono incaricati.

Respingo perciò assolutamente l'ordine del giorno dell'onorevole Capone; ma ritenga la Camera che sarà cura del Ministero di studiare attentamente la questione, perchè è necessario che vi sia unità in tutto il sistema stradale dello Stato. Non si prenderanno determinazioni a questo riguardo se non quando la questione sarà lungamente e maturamente studiata.

CAPONE. L'onorevole ministro anche questa volta obbietta il solito motivo di non ricevere, col quale ci si fa impossibile ogni discussione sui bilanci di guerra e di marina. Nondimeno non parmi questa volta esserne il caso, chè, se io vi dicessi: costruite la strada in questo modo piuttosto che in quell'altro, avreste forse ragione, ma trattandosi di giudicare del modo come una strada venne ed è mantenuta, benedetto Iddio! gli occhi gli abbiamo noi che non siamo ingegneri come voi altri che pretendete esserne i soli giudici. Io affermo recisamente che, quando si tratta di strade messe in paragone le une colle altre, io che ho viaggiato e conosco gli stradali delle antiche provincie, questi ho costantemente trovati in peggiore stato che tutti gli altri della rimanente Italia.

COLOMBANI. Domando la parola.

CAPONE. Io ricordo alla Camera i reclami che nel Parlamento subalpino si fecero, se non m'inganno, dall'onorevole Depretis medesimo circa lo stradale di Genova, quando la strada ferrata non era compiuta. Io ho percorso molte volte i vostri stradali, conosco quello he va da Torino al Moncenisio, quello dal Varo alla Magra per la Toscana, e moltissimi altri, e debbo dirlo, non...

SUSANI. Domando la parola.

CAPONE... ho mai visto strade relativamente peggio mantenute.

Voi venite fuori a dirci: non siete competenti. Ma, o signori, perdonatemi, questa non è una quistione di uomini tecnici, è una quistione d'occhi; chiunque ha viaggiato, chiunque ha visto come ho viaggiato e visto io, ha potuto giudicare che il vostro sistema è il pessimo di tutti.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha la parola per un fatto personale.

DEPRETIS. Io non ricordo veramente il fatto a cui ha fatto allusione l'onorevole Capone.

CAPONE. Ho detto: *credo*.

DEPRETIS. Ma sa che cosa può essere avvenuto? Può essere avvenuto che la strada di Genova, importantissima e percorsa da un immenso carreggio, non sia stata tenuta come doveva esserlo, perchè forse il ministro non aveva stanziate nè previste in bilancio le somme sufficienti onde rifornire il materiale occorrente ad una perfetta manutenzione della strada; ed appunto perchè io non voglio andar incontro a simili pericoli, in un ramo di servizio com'è questo, dove più che in altri sono difficili gli abusi, appunto perchè non voglio risolvere una questione gravissima, sulla quale, per quanto dica l'onorevole Capone, chi non è dell'arte, o almeno chi non è per lunga pratica versato nella materia non può credersi competente, io prego la Camera di voler ritenere intatto questo capitolo di spesa.

COLOMBANI. Io credo che la questione sia ormai nettamente posta davanti alla Camera; essa è chiamata a decidere fra due sistemi di manutenzione. Da una parte essa ha le asserzioni del deputato Capone e le impressioni che quell'avvocato si è fatte nel viaggiare attraverso la Svizzera e la Francia. Dall'altra parte vi è la Commissione composta d'uomini abbastanza competenti, la quale dice che la questione non è matura, che ha bisogno di studi. La Camera scelga. Del resto, se oltre alle impressioni dell'avvocato Capone, il quale ha viaggiato attraverso alla Svizzera, alla Francia ed all'Inghilterra, la Camera vorrà tener conto anche delle impressioni mie, che ho forse viaggiato quanto lui ed ho lavorato in Francia ed un po' in Lombardia, ed ho seguito con molta cura tutto ciò che si è pubblicato in questi ultimi tempi riguardo alla manutenzione delle strade, io credo che verrà nella risoluzione di adottare la proposta nostra, la quale alla fin fine non è che sospensiva.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Susani.

SUSANI. Io appoggio la proposta sospensiva, perchè non credo che siano questioni queste, come già disse l'onorevole ministro, le quali si debbano dibattere qui incidentalmente.

Faccio poi osservare alla Camera che l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Capone, in occasione di una diminuzione che egli, in virtù delle sue opinioni, vorrebbe effettuata sopra questo capitolo, sarebbe pericoloso l'accettarlo.

CAPONE. Ho rinunziato alla diminuzione.

SUSANI. Io ammetto che l'onorevole Capone, il quale è convinto che abolendo il sistema dei cantonieri si faccia economia, proponga un'economia, ma io faccio appello alla maggioranza della Camera se egli abbia ciò provato. Finchè ciò non sia provato è inammessibile l'alterazione della proposta somma.

CAPONE. Ma se non si parla più di diminuzione!

PRESIDENTE. Il deputato Capone non propone più una diminuzione, egli ha proposto invece l'ordine del giorno di cui ho dato lettura.

La parola spetta al deputato Fiorenzi.

FIORENZI. Ho chiesta la parola per dare uno schiarimento che potrà essere utile alla Camera nel giudicare su questa materia.

Nelle provincie romane noi abbiamo avuto i due sistemi. Anticamente si aveva il sistema ora propugnato dal deputato Capone; ed in quell'epoca le strade erano malissimo tenute. Quindi il professore Cavalieri, che tutti conoscono, ed altri degli uomini eminenti che siedevano nel Consiglio d'arte di Roma, conobbero che era miglior partito di pagare i cantonieri per conto del Governo, mentre in caso contrario l'appaltatore voleva lucrare su questa partita, e cercava gli uomini meno laboriosi, gli operai meno adatti per risparmiare sul loro salario. Da ciò derivava che il buon mantenimento della strada ne soffriva grandemente. Alcune provincie avevano voluto proseguire in quel sistema, ma hanno dovuto recedere pei cattivi effetti che risultavano nella manutenzione delle strade. Mi pare quindi che questa questione sia già stata giudicata dall'esperienza, e che sarebbe pericoloso anzi dannoso alla buona manutenzione delle strade il voler oggi risolvere la questione in un senso contrario. Perciò mi pare che si debba dare non solo un voto sospensivo su questa proposta, ma che si debba addirittura dare un voto nel senso di mantenere i cantonieri a conto della stazione appaltante.

PRESIDENTE. Domando se l'ordine del giorno proposto dal deputato Capone sia appoggiato.

Prima lo rileggo:

« La Camera, sicura di vedere di mano in mano abolito il sistema dei cantonieri per la manutenzione delle strade, passa alla votazione del capitolo 7. »

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, lo pongo ai voti.

(Non è approvato.)

Ora il deputato Visconti-Venosta ha la parola sull'articolo 33 del capitolo 7, intitolato: *Strada da Milano allo Stelvio per la riva orientale del lago di Como.*

VISCONTI-VENOSTA. Leggo al numero 33 del capitolo della manutenzione stradale che stiamo discutendo, stanziata una somma per la strada da Milano allo Stelvio per la riva orientale del lago di Como.

Io debbo chiedere al signor ministro se con questa espressione s'intenda la strada da Milano allo Stelvio sino al versante austriaco.

Si era sparsa la voce che il Governo intendesse abbandonare la manutenzione del tronco alpestre di questa strada, e specialmente di quel tratto che da Bormio va sino alla sommità del Braulio. Questa voce aveva inquietato gli animi delle popolazioni dell'alta Valtellina, le quali sarebbero gravemente offese nei loro interessi, e vedrebbero con dolore abbandonata questa magnifica strada che è un vero monumento d'arte.

L'onorevole Depretis, quando sedeva al banco dei ministri, fece delle dichiarazioni che erano pienamente rassicuranti.

Io spero che l'onorevole generale Menabrea vorrà essere del medesimo avviso. Ad ogni modo, io proporrei che si modificasse la dizione dell'articolo nel seguente modo, che si dicesse cioè: « Strada da Milano allo Stelvio per la riva orientale del lago sino al confine; » e ciò per togliere ogni dubbio sulla manutenzione del tronco alpestre di quella strada.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MENABREA, *ministro dei lavori pubblici.* L'onorevole deputato Visconti-Venosta non avrà dimenticato che, quando si unì la Lombardia alle antiche provincie dello Stato, l'Austria fece comprendere che la parte corrente nel suo territorio della strada di cui si tratta doveva essere abbandonata. A questo riguardo si interrogò, se non m'inganno, una Commissione militare perchè vedesse se conveniva al Governo di mantenere il tratto di strada alpestre sul versante italiano: l'avviso di quella Commissione fu che non conservandosi dall'Austria la strada nel Tirolo, non era necessario che si mantenesse dalla nostra parte.

Qui però non si tratta che del tronco che dai bagni di Bormio va alla sommità della montagna. Ora, ben comprenderà l'onorevole interpellante che quella vetta non è abitata durante l'inverno, e che ivi non sono se non poche capanne di ricovero pei pastori che nell'estate conducono gli armenti ai pascoli alpini. In conseguenza nella stagione invernale non vi è alcun passaggio. Ora, siccome nella manutenzione delle strade alpestri ciò che richiede una spesa più grave si è lo sgombro delle nevi, così la somma stanziata in quest'articolo sarà sufficiente per la detta strada, poichè non si tratterà di fare che le non costose riparazioni che debbono conservarla in buon stato durante l'estate.

Io quindi non ho alcuna difficoltà di accettare la modificazione proposta dall'onorevole deputato Visconti-Venosta; ma ove egli intendesse che durante l'inverno si sgombri la strada dalle nevi per conservare la possibilità di un passaggio che non esiste, allora non esito a dichiarare che questa sarebbe una spesa inutile.

PRESIDENTE. Il deputato Visconti-Venosta ha facoltà di parlare.

VISCONTI-VENOSTA. Io intendeva appunto che, durante l'attuale stato di cose, la strada dello Stelvio fosse mantenuta in modo da non essere abbandonata a quel rapido deperimento a cui essa sarebbe certamente soggetta, se non si eseguissero le opere opportune di manutenzione.

Certamente non voglio contestare all'on. ministro dei lavori pubblici la diminuita importanza di quella strada. Certamente essa non ha più quegli scopi che erano nella mente del Governo austriaco quando la fece con tanto dispendio. Ma appunto considerato il dispendio passato, non vorrei che ora, per un'economia di poche migliaia di lire, si lasciasse distruggere quest'opera, tanto più che credo che la strada dello Stelvio non manchi assolutamente di avvenire. Anche quando il versante tirolese fosse completamente abbandonato, la strada dello Stelvio avrebbe sempre uno sbocco verso la Svizzera dalla parte di Santa Maria. Dalla quarta cantoniera al con-

fine svizzero non vi è più che un tratto di fucile, e dal confine svizzero non vi sono più che due leghe per giungere a Santa Maria.

Quando il Governo svizzero mutasse l'attuale via in una strada carrozzabile, essa servirebbe di comunicazione fra la Valtellina ed il Tirolo da un lato, e dall'altra parte fra la Valtellina ed il cantone dei Grigioni.

Questa strada non sarebbe solo un abbandonato sentiero di pastori. La Valtellina è paese di esportazione di vini; i suoi vini sono appunto esportati nella Svizzera, nel Tirolo e in parte anche nella Baviera.

D'altronde dalla Svizzera e dal Tirolo vi è importazione di bestiame e cavalli, importazione la quale serve grandemente ai bisogni dell'agricoltura lombarda.

Tutto quello adunque che io domando, si è che la strada dello Stelvio sia conservata nello *statu quo* perchè essa possa rispondere, in condizioni che si possono sperare vicine, ai bisogni della Valtellina e in genere credo anche agli interessi economici della Lombardia.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici*. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole deputato, non ho nessuna difficoltà ad accettare la nuova redazione che egli propone su questo articolo.

PRESIDENTE. Viene il n° 40, che riguarda la strada da Milano al passo del Tonale per Bergamo.

La parola è al deputato Cuzzetti.

CUZZETTI. Come aveva l'onore di dichiarare ieri alla Camera, io avrei alcune informazioni da chiedere alla Commissione relativamente alla strada, non come è indicata in questo numero, ma effettivamente alla strada che da Brescia conduce all'Aprica, a sinistra, e da Edolo, volgendo a destra, mette al passo del Tonale; perchè mi sembrava che questa linea stradale non fosse abbastanza chiaramente designata in bilancio, e nemmeno indicati i miglioramenti che il Ministero avesse intendimento di destinarvi.

Ho sentito con piacere che l'onorevole Depretis siasi dichiarato disposto egli medesimo a darmi alcune di queste informazioni, e le gradirò molto volontieri, poichè io credo che egli potrà porgere appoggio alla verità delle cose che io vengo ad esporre, per l'ufficio di ministro di cui egli era rivestito quando cooperò alla redazione del bilancio, e per la pratica cognizione che può aver raccolto su questa strada allorchè era governatore della provincia di Brescia.

Dirò dunque che in tutta la lunga serie dei numeri in cui è diviso questo capitolo, *Manutenzioni*, io non trovo regolarmente registrata la linea stradale da me indicata, giacchè anche quella a cui accennava l'onorevole presidente sotto il n° 40 non accenna niente affatto alla linea stradale che da Brescia conduce nel circondario di Breno; ma tutto al più potrebbe comprendere la parte che vi conduce dal circondario di Bergamo; mentre la linea stradale, di cui io parlo, cammina tutta lungo la provincia di Brescia, e non ha niente a che fare colla provincia di Bergamo, e soltanto vi sarebbe attigua, e proseguirebbe nella parte della linea superiore al paese di Darfo nel circondario di Breno.

In ogni modo la linea indicata nel bilancio non potrebbe comprendere mai la parte inferiore che riguarda la riviera del lago d'Iseo. Tanto più debbo credere che nell'accennare a questa strada colle indicazioni dell'articolo 40 non si abbia avuto in mira di accennare anche al braccio inferiore che mette alla bassa bresciana; perchè nel successivo capitolo 8° *dei miglioramenti*, dove questa strada viene ancora richiamata, al n° 20, progetto, lettere *A*, *B*, *C*, per lire 21,500, trovo che tutti i miglioramenti destinati su questa linea vengono ad aver luogo in una parte di strada, che è sempre nel territorio della provincia di Bergamo, e non mai su quella di Brescia; anzi uno di questi miglioramenti, che sarebbe quello alla lettera *A*, figura destinato ad una traversa che, invece di condurre verso il Tonale, guida per tutt'altra via verso Sarnico nella bassa provincia bergamasca.

Quindi nemmeno dagli schiarimenti che la Commissione nella sua relazione dice di aver voluto dare al bilancio col raggruppare gli articoli delle singole operazioni e delle singole strade, in ragione di provincia, io non trovo dati sufficienti per ritenere che questa gran parte di linea stradale da Brescia al Tonale sia stata regolarmente contemplata per la completa manutenzione in bilancio.

Perciò prego la Commissione di volermi chiarire se in questo capitolo intenda di comprendere anche la strada che da Brescia mette al Tonale, e specialmente quel rilevante tratto al disotto della congiunzione colla provincia di Bergamo, e lungo la riviera d'Iseo. E pregherei anche l'onorevole ministro che, venendo l'occasione di rinnovare il bilancio, voglia avere avvertenza di locare questa strada nella sua vera sede, cioè a dire in quella della provincia di Brescia, poichè questa sola inesattezza produce equivoci ed è causa d'inconvenienti nell'atto pratico.

Io posso assicurare che, avendo fatto ricerca più volte di alcune vertenze relative a questa linea stradale, mi è toccato di non potere rintracciarne gli atti negli uffici, perchè talvolta si riteneva come fosse aggregata alla provincia di Bergamo, talvolta a quella di Brescia; talvolta si dirigevano gli atti alla prefettura di Bergamo, talvolta a quella di Brescia; cose tutte che, oltre a portare dei ritardi, portano facilmente anche degli sconcerti nell'esecuzione.

DEPRETIS. Domando la parola.

CUZZETTI. Questa però, in certo modo sarebbe una parte meramente di forma, e una raccomandazione allo scopo di facilitare l'esattezza e procurare che sia provveduto alle operazioni necessarie.

Ma giacchè ho la parola, mi permetta la Camera di fare qualche osservazione anche relativamente alle opere di riparazione e di miglioramento di cui questa linea stradale avrebbe urgente bisogno. Ciò mi si rende tanto più necessario perchè non avrei trovato, in tutta la lunga serie anche dei miglioramenti stanziati in bilancio, uno che si applichi a questa strada, ad onta dei gravi bisogni che esistono; e invece avrei riscon-

trato due osservazioni nel bilancio, convalidate anche dalla Commissione, le quali mi suscitarono un penoso dubbio, che siasi perfino abbandonato il pensiero di qualunque miglioramento su quella linea. Questo dubbio mi è sorto dall'aver trovato, relativamente alla strada d'Aprica sopra accennata, nella colonna *Osservazioni*, le parole *opera compiuta*, ed altresì compresa la strada d'Aprica nel capitolo delle strade che *cessano di essere mantenute*.

Ora, poichè la Camera comprende il fondamento del mio dubbio, mi permetta anche di far conoscere brevemente l'origine della strada di cui parlo, e specialmente della parte che riguarda la riviera d'Iseo; perchè la cognizione dell'origine e vicende di questa strada porterà influenza a chiarire parimente la condizione e l'importanza della restante linea per l'Aprica e pel Tonale.

Questo tratto di strada lungo la riviera d'Iseo è stato aperto fra quelle roccie a carico di quei comuni e a gran dispendio per la somma di quasi mezzo milione. Questo i comuni hanno fatto non solo nell'intendimento di promuovere i loro interessi commerciali, e per congiungersi alla provincia di Brescia, ma altresì nel convincimento che il Governo avrebbe assunto sopra di sè, tanto il risarcimento della spesa di costruzione, quanto la successiva manutenzione, inquantochè questa strada formava una parte connessa ed era come il compimento della strada dell'Aprica, allora progettata, ma tenuta in sospeso nell'esecuzione.

Compiuto questo tronco sul lago d'Iseo i comuni non pensarono molto seriamente alla manutenzione, e soltanto insistettero a muovere istanza perchè venisse dal Governo operata l'aggregazione amministrativa della Val Camonica alla provincia di Brescia, ed assunta la strada in manutenzione governativa come nazionale.

Queste due istanze non ottennero risposta dal Governo austriaco, ma vennero invece esaudite amendue dal Governo nazionale riparatore, a cui perciò la Val Camonica professa viva gratitudine.

La prima istanza fu immediatamente esaudita dal Governo italiano...

POSSENTI, *relatore*. Domando la parola.

CUZZETTI... il quale già colla legge del 1859 aggregò e comprese il circondario di Breno fino al confine del Tonale nella provincia di Brescia.

Più tardi, cioè verso il 1861, il Governo trovò giusto di avocare a sè come nazionale anche la strada lungo la riviera d'Iseo.

È da notare che i principali motivi per i quali il Governo annoverò questa fra le strade nazionali erano i seguenti, cioè che era urgente di fare questa avocazione, inquantochè coll'abbandono della manutenzione la strada andava deperendo, e così perduta anche la spesa di costruzione; che questa era l'unica strada che congiungeva la Val Camonica alle provincie bresciane ed alla città di Brescia, divenuta capoluogo di tutto quel circondario; ma più di tutto che questa strada doveva essere considerata come il compimento della strada d'Aprica, perchè egli è evidente che la strada d'Aprica non può essere stata nei progetti napoleonici ideata unicamente per congiungere il passo di Tirano con Edolo; ma perchè dopo Edolo essa accennava nel suo più ampio sviluppo al confine verso il Tonale al nord, e traverso Val Camonica nella bassa provincia bresciana.

Ora, tornando appunto a quelle osservazioni che ho veduto accennate nel bilancio, riguardo alla strada d'Aprica, è naturale che con queste si lascia in certo modo dubitare, che più non si voglia pensare al progetto della strada d'Aprica, e quindi mettere in disparte il tratto più importante del suo sviluppo.

Non v'è dubbio che lungo questo tratto si verifica invece la necessità di opere secondarie per rendere proficua la spesa sostenuta nell'opera principale, quale sarebbe il varco d'Aprica, si verifica la necessità di opere per garantire la sicurezza de' passaggieri dalle frane, e di fronte a doppie risvolte ad angoli retti, e per eccessive pendenze e contropendenze, e simili.

Vedo che nel bilancio il signor ministro si è fatto carico di tutte queste circostanze riguardo ad altre strade in altre provincie per assegnare la relativa spesa; quindi io ritengo che non vorrà abbandonarle relativamente a questa strada della provincia bresciana, e io non dubitava che anche l'onorevole Depretis avrebbe provveduto perchè questi miglioramenti avessero il loro effetto, e perchè il gran progetto d'Aprica venisse al compimento.

Forse mi si potrebbe fare l'obbiezione che mancano i progetti.

Io non credo che manchino tutti i progetti relativi; tuttavia questa sarebbe un'osservazione che in qualche modo, mi si permetta di dirlo, derivando dalla trascuratezza degli uffici inferiori potrebbe risalire anche agli uffici superiori, ai quali ne incumbe la sorveglianza.

Io però mi rivolgo con fiducia specialmente all'attuale ministro dei lavori pubblici a raccomandargli il compimento di questa strada, giacchè dessa, a mio avviso, non è strada che interessi soltanto il bene industriale e commerciale di quelle località, ma porta con sè una importanza nella sicurezza del confine del paese, e in quella parte più importante del confine che è minacciata verso il Tirolo italiano. L'onorevole ministro dei lavori pubblici come distintissimo uomo tecnico che gode sì meritata fama nella scienza delle cose militari, credo mi potrà far ragione, e riconoscerà con me che le sue cure debbono essere rivolte con sollecitudine a questa strada anche sotto questo aspetto strategico.

Io non dirò le marcie e le evoluzioni, cui ha servito questa strada nell'occasione delle guerre napoleoniche, poichè mi richiamerei a cose di tempi remoti consegnate nella storia; ma mi permetto di richiamare soltanto alla memoria della Camera che la linea stradale, di cui ho fatto cenno, ha servito qual via di salvamento alla colonna Griffini nei disastri del 1848, che ha servito di salvamento alle colonne dei volontari dopo la rivoluzione di Brescia nel 1849 per l'Aprica verso la Svizzera;

ed io credo che gli stessi generali Garibaldi e Cialdini nel 1859 abbiano trovato su questa strada molte opportunità di difesa nei piani di guerra. Mi tengo sicuro pertanto che il signor ministro vorrà applicare a questa strada tutte le sue cure e la sua attenzione per trovarne onorevole soddisfazione nel momento di una lotta su quella linea, che forse non può essere lontano.

PRESIDENTE. Ieri il deputato Depretis si è riservato di dare qualche risposta alle richieste dell'onorevole Cuzzetti.

DEPRETIS. L'onorevole Cuzzetti ha cominciato a manifestare i suoi timori che per avventura tra i diversi articoli della spesa di manutenzione delle strade non fosse compresa la somma necessaria per mantenere la strada da Brescia alla Valle Camonica.

Su questo punto posso rassicurare l'onorevole Cuzzetti. La strada che da Brescia va a congiungersi alla antica strada che da Bergamo volgevasi al lago d'Iseo, attraversando la Valle Camonica, è compresa nell'articolo 40 delle spese di manutenzione sotto la denominazione: *Strada da Milano al Tonale.*

L'onorevole Cuzzetti non troverà forse abbastanza chiara ed esatta a seconda dei suoi desiderii questa espressione del bilancio, ma egli deve notare che le diverse strade in manutenzione non sono classificate divisamente secondo le provincie percorse, ma sono classificate sotto scala più ampia e più comprensiva, per modo che la strada di cui è parola nell'articolo 40 del capitolo settimo è denominata: *Strada da Milano al Tonale*, e comprende non solo la linea diretta da Milano per Bergamo alla riva occidentale del lago d'Iseo, poi sino al Tonale, ma ben anche la diramazione che da Corna scende a Pisogne, poi ad Iseo, e quindi a Brescia.

L'onorevole Cuzzetti adunque deve ritenere che, se la dizione è meno chiara, egli è perchè nel bilancio non si suole indicare minutamente tutte le varie ramificazioni delle strade; ma in quest'articolo è compresa anche la spesa della strada a cui accenna l'onorevole Cuzzetti, e questo gli dovrebbe bastare.

Quello però che nel discorso dell'onorevole Cuzzetti è più importante si è l'osservazione che si riferisce ai miglioramenti. Egli s'è lagnato perchè nessuna spesa di miglioramento alquanto rilevante sia stanziata nel bilancio in ordine a questa strada, e più specialmente in ordine a quella recentemente classificata fra le nazionali, che da Iseo mette fino a Pisogne.

CUZZETTI. Domando la parola.

DEPRETIS. Io riconosco, come riconoscerà sicuramente l'onorevole ministro, l'importanza della strada che attraversa la Val Camonica, colle sue diverse diramazioni sia verso Bergamo, sia su Brescia, come sulla alta Valtellina, attraversando il colle dell'Aprica: io riconosco che veramente non solamente il tronco più specialmente indicato dall'onorevole deputato Cuzzetti ma anche il resto dei 53 chilometri, che vanno fino al confine del Tirolo, oltre Ponte di Legno, abbiano bisogno dei miglioramenti. Questa strada in molti punti meriterebbe di essere migliorata; ma l'onorevole deputato Cuzzetti sa che in fatto di miglioramenti non si possono tutti fare d'un tratto: quando una strada si trova in uno stato di discreta viabilità, bisogna che il Governo dia la preferenza ad altre opere più urgentemente reclamate.

ZANARDELLI. Domando la parola.

DEPRETIS. Il tronco però da Iseo a Pisogne è veramente tra quelli che reclamerebbero un provvedimento più pronto. Come fu detto dall'onorevole deputato Cuzzetti, una parte di questa strada fu costrutta dai comuni della provincia di Brescia, da alcuni comuni della Val Camonica che appartenevano alla provincia di Bergamo, e, se non erro, anche da alcuni dei comuni della Valtellina, il che appunto dimostra l'importanza di questo tronco di strada e i molti interessi ai quali essa provvede. Ma fatto sta che la strada non fu compiuta; e che in ispecie pei dieci chilometri circa che corrono da Iseo sino a Marone, se ben mi ricordo, la strada non fu affatto sistemata, e può dirsi veramente una tra le meno buone anche delle strade comunali. Mi risulterebbe esservi pendenze gravissime, risvolti assolutamente viziosi, ed in molti luoghi la sezione così ristretta, che il transito nella cattiva stagione è veramente incagliato. Ma qui prego l'onorevole deputato Cuzzetti a notare che era impossibile che il Ministero proponesse un miglioramento a questo tronco di strada che è niente meno che di 22 chilometri, e lo proponesse con un articolo di spesa fra i miglioramenti stradali, senza una legge speciale, senza un progetto regolare. Qui si tratta d'una strada tutta da sistemare: ed io credo che valutando la spesa così all'ingrosso, non si potrebbe calcolare a meno di lire 400 mila. (*Il deputato Cuzzetti fa segni di denegazione*)

Dirò all'onorevole Cuzzetti che io mi ricordo benissimo d'aver chiesto il parere dell'ingegnere capo della provincia di Brescia, quando ebbi l'onore di governare quella provincia, e dai calcoli sommari fatti è risultato che la spesa approssimativa ascendeva ad oltre 300 mila lire.

Ora, non è senza studi preventivi, senza uno speciale progetto di legge che si può venire alla Camera a proporre in un bilancio un'opera simile.

Del resto il Ministero sapeva che si stava preparando un progetto; disgraziatamente questo progetto non gli è pervenuto in tempo per poterlo esaminare, e per vedere se era il caso di comprendere anche questa fra le spese sulle quali chiamare il voto della Camera.

In ogni caso però io credo che, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà, dirigendosi all'ufficio del genio di Brescia, richiamare il progetto che dovrebbe essere allestito, e farne oggetto di esame, probabilmente egli troverà che colla presentazione di un apposito progetto di legge sarà il caso di dare soddisfazione ai desideri di Val Camonica, desideri tanto più ragionevoli dopo che quella vallata fu unita alla provincia di Brescia, e con questo modo soddisfare anche ai voti dell'onorevole rappresentante di quella interessante vallata, il deputato Cuzzetti.

CUZZETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta al signor relatore.

POSSENTI, *relatore.* Dirò alcune parole all'onorevole Cuzzetti. Quanto alla strada d'Aprica, realmente tale denominazione è per il tratto di strada che da Tresenda in Valtellina va ad Edolo; al di là non è più la strada d'Aprica, perchè l'Aprica è passata. Dunque l'essere compiuta questa strada (ed indubitatamente è compiuta) non toglie niente affatto la possibilità, anzi la opportunità che si abbia poi anche da migliorare il tratto da Brescia ad Edolo per Iseo.

Aggiungo poi che la denominazione di *strada da Milano al Tonale per Bergamo* è ancora la denominazione antica, quando la Val Camonica apparteneva alla provincia di Bergamo. Allora s'indicava il capoluogo della provincia a cui faceva poi ricapito l'*estremo*. Oggi invece la Val Camonica essendo compresa nella provincia di Brescia bisognerebbe dire *da Milano al Tonale per Brescia*, ma la strada è positivamente quella.

Ma la Commissione crede suo debito di far osservare prima di tutto che qui siamo ancora nel capitolo della manutenzione, mentre abbiamo divagato nel capitolo dei miglioramenti.

Credo adunque prima di tutto che queste osservazioni si debbano fare quando saremo al capitolo dei miglioramenti, salvo quella parte di tali osservazioni che riguarda esclusivamente le spese di manutenzione.

E giacchè ho la parola, debbo prevenire la Camera che la Commissione pone in riflesso che, se la discussione si diffonde su tutte le strade, su tutte le opere possibili, noi non finiremo più l'esame di questo bilancio. Essa ammette benissimo che queste opere siano da farsi, ma non crede che si possano menomamente introdurre tra quelle da farsi in quest'anno. Crede che le pratiche relative abbiano da fare il loro corso ordinario presso gli uffizi e che non si possa nè discutere, nè deliberare nella Camera se si abbia a fare un'opera su cui nè la Commissione del bilancio, nè altri potrebbe avere tutti i dati necessari per giudicare con cognizione di causa.

Sarebbe poi affatto improprio se si volesse commettere alla Commissione del bilancio di esaminare, per esempio, cinquanta, cento, duecento progetti, che in questo sistema potrebbero ben sopravvenire, per discuterli e deliberarli nella Camera.

Quindi è che la Commissione dichiara che darà tutte le spiegazioni che può avere, ma che non può ammettere che siano introdotte nuove spese dal momento che è impossibile il poterne giudicare con cognizione di causa.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Il deputato Cuzzetti ha facoltà di parlare.

CUZZETTI. Dirò poche parole soltanto per osservare che i bisogni di miglioramenti su questa grande linea stradale, che compie forse 100 chilometri, non si limitano soltanto alla strada lacuale d'Iseo, ma, lasciando a parte i tronchi intermedi, si verificano gravi anche nel tratto sopra Edolo per Ponte di Legno al Tonale. Tutti i popolosi comuni sparsi lungo quell'ultimo tronco di strada trovansi privi di una messaggeria, poichè quella che parte da Brescia e procede lungo la Val Camonica fa sosta in Edolo, per essere impraticabile la strada di prosecuzione; cosicchè quei poveri alpigiani, specialmente nella stagione invernale, non possono nemmeno accedere al loro capoluogo di mandamento in Edolo, se non con gravi pericoli e difficoltà, e sempre a piedi.

L'onorevole Depretis, mentre ha appoggiato le mie osservazioni e ha trovato giuste le mie raccomandazioni, avrebbe esagerato, mi permetta che glielo dica, i bisogni a cui io alludeva e li ha esagerati in modo tale da paralizzare gli effetti della stessa mia raccomandazione.

Io non domando che si faccia un progetto completo, che corrisponda all'importanza strategica che può avere quella strada; questo starà nella saviezza e nelle viste del genio militare; io mi limito a insistere perchè sia sollecitata l'esecuzione di quei miglioramenti, che possono servire ai più urgenti bisogni attuali ed istantanei.

Risponderò poi all'onorevole relatore, che mi dispiace che egli siasi in certo modo allarmato per le osservazioni che si vengono a fare sopra le singole strade. La sua rimostranza mi sembra, me lo perdoni, per lo meno inopportuna in questo momento, in cui egli medesimo ha riconosciuto che vi era bisogno di schiarimenti alle rubriche del bilancio, e dappoichè specialmente il tronco della strada che da Corna va fino a Brescia, non vi era ancora contemplato, e la discussione cumulativa della manutenzione e del miglioramento di una determinata strada è stata riconosciuta opportuna dalla stessa Commissione nella sua relazione, talchè essa medesima venne facendone dei gruppi di articoli complessivi.

Del resto il signor relatore deve tranquillarsi che io non ho fatta nessuna proposta, e non sono venuto a domandare che si stanzi una determinata spesa; io presi a fare delle raccomandazioni al signor ministro, desiderando che l'influenza delle sue cure si estenda e si attivi anche sopra la provincia e sopra gli uffici inferiori, perchè se gli uffici provinciali avessero avuto maggiore sollecitudine per questa linea stradale, ritenga l'onorevole relatore che i progetti si troverebbero già pronti per lo stanziamento della spesa.

PRESIDENTE. Il deputato Zanardelli ha facoltà di parlare.

ZANARDELLI. Rinunzio alla parola, avendo i deputati Cuzzetti e Depretis già esposto lo stato delle cose.

POSSENTI, *relatore.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Non essendovi proposta, ma semplicemente raccomandazione, mi pare. . .

POSSENTI, *relatore.* Per un fatto personale.

PRESIDENTE. Per un fatto personale ha la parola.

POSSENTI, *relatore.* Debbo rispondere alla censura fattami testè dall'onorevole Cuzzetti di aver mostrato di allarmarmi indebitamente della proposta da lui fatta.

Io non ho inteso menomamente di far censura delle osservazioni dell'onorevole Cuzzetti, ho voluto soltanto mettere in avvertenza la Camera che la Commissione non crede opportuno di entrare in discussione quanto a proposte di nuove aggiunte al bilancio, salva però la facoltà a qualunque deputato di fare tutte le osservazioni, di chiedere tutti gli schiarimenti che crederà opportuni, come anche di chiedere al Ministero che si abbiano i debiti riguardi alle opere *a*, *b*, *c*. Del resto, replico, non ho inteso far alcuna censura.

PRESIDENTE. Ora passiamo all'articolo 137 sul quale ha chiesto la parola il deputato Valerio.

VALERIO. Io chiamo l'attenzione della Camera e del ministro sopra la spesa che vedo inscritta al num. 137. Era di circa lire 63,400 nel bilancio del 1862 ed è di lire 64,400 nel bilancio del 1863, e presenta così un aumento che, se si ha da stare alle annotazioni, sarà dovuto all'aumento di salario fatto al personale dei custodi.

Questa spesa porta per ragione la manutenzione delle piantagioni lungo diversi tratti di strada nazionale, del semenzaio Silvano a Capodimonte, e della piantonaia a Capo di China.

Se veramente noi guardiamo a questa spesa, vi sarebbe ragione di sorprendersene abbastanza. Le piantagioni lungo le strade nazionali dovrebbero essere un articolo di reddito e non di spesa: di più non si può quasi comprendere come lo Stato non si contenti di mantenere le strade, ma mantenga altresì un semenzaio ed una piantonaia, invece di andare a comperare piuttosto le piante in commercio. E poi mi pare singolare abbastanza che si stipendi un personale per questa custodia. Ma come? Si ha bisogno di un personale per conservare le strade e di un altro personale per conservare le piantagioni?

Tutte queste ragioni menerebbero facilmente alla idea della totale soppressione di questa spesa. Io però non andrò ad una proposta sì radicale, e spero che il ministro e la Camera converranno con me che questa parte vuol essere ritoccata, e che nel nuovo bilancio non dovrebbe più comparire.

Pel bilancio attuale suppongo che sianvi già certi impegni che non si possono eliminare ad un tratto.

Se avessi potuto avere delle informazioni speciali sul modo con cui è formata questa somma, vorrei fare una proposta più concreta, ma stando a queste generalità io mi limito a proporre che si riduca questa spesa di un quarto, con invito al Ministero di far in modo che non comparisca più nel bilancio successivo.

DEPRETIS. Non mi maraviglio che faccia un certo senso il vedere che figuri una spesa per manutenzione e conservazione delle piantagioni lungo le strade, e che dovrebbero fruttare invece qualche cosa. Ma l'onorevole Valerio deve riflettere che questa spesa si riferisce alle provincie napolitane ove sono in vigore dei contratti i quali devono essere rispettati; e per quanto mi ricordo credo di poter affermare che la cifra del bilancio non provvede che a quanto esigono i contratti e le spese in corso.

Il Ministero al quale ho appartenuto non ha avuto tempo nel breve intervallo trascorso di vedere se convenisse variare il sistema delle piantagioni e alienare le piantonaie che sono proprietà dello Stato, o rescindere i contratti.

Per ora credo convenga rispettarli, tanto più che la riduzione non potrebbe essere che insensibile. Ben vede l'onorevole Valerio che si tratta di un bilancio già in parte consunto, si tratta di una spesa di prevenzione; lo prego quindi a contentarsi di raccomandare al ministro di eliminare questa spesa pel 1864 quando la riconosca inutile, ed io sono persuaso che il signor ministro non mancherà di farlo.

VALERIO. In verità che io non saprei vedere dove vi sia luogo a studiare tanto per scegliere tra un sistema e l'altro! Volete proprio sul serio discutere se lo Stato ha da tenere semenzai e piantonaie? Ma, signori, ciò è impossibile.

Io voglio ammettere che nelle provincie meridionali il sistema delle piantagioni sia stabilito per antica consuetudine, o per nuova disposizione del regolamento delle strade; ammetto che ci possano essere degli impegni in corso, e perciò io mi sono limitato a domandare la soppressione di un quarto solo di questa spesa per l'anno 1863, per lasciare il tempo sufficiente a soddisfare agl'impegni presi, ed a dare i provvedimenti perchè non se ne prendano più. Ma io dico e ripeto che le piantagioni lungo le strade devono rendere e non costare, e sostengo che l'idea di tenere semenzai e piantonaie proprietà dello Stato è un'idea che almeno, se si sta a quanto si va sempre ripetendo dai singoli deputati, è affatto inammissibile in principio ed in pratica. In pratica è per lo meno strano che si debba mantenere un personale di custodi delle piante lungo le strade, dove vi sono già i cantonieri.

Nè vale l'obbiezione dell'onorevole Depretis, il quale disse che sarebbe una piccola economia; ma, signori, è a forza di piccole economie che noi faremo le grandi economie. (*Segni di adesione*)

E poi io non capisco più come s'abbia da fare; se propongo delle grandi economie, mi dicono uomo del disordine, uomo radicale; se ne propongo delle piccole, mi dicono taccagno. (*Ilarità*) Con questo andazzo, signori, dove finiremo?

Io insisto sulla mia proposta.

PESCETTO. Io non posso a meno che appoggiare vivamente la proposta Valerio, prima perchè non credo che il Governo debba sostituirsi nell'agricoltura all'industria privata, sistema che riescirà sempre troppo costoso; secondariamente perchè i dati dell'esperienza pratica mi hanno convinto che i piantamenti, allorchè si vogliono, si possono avere senza costo e senza spesa.

Io mi ricordo che, dopo la guerra del 1859, che aveva obbligato di spogliare gli spalti della fortezza di Alessandria delle piante che li ingombravano sotto il duplice senso di lasciarli liberi e di aver legname per la difesa, allorchè si vollero rimettere queste piante sugli

spalti, acciocchè fossero sostenute le fortificazioni, il Ministero della guerra rifiutò la somma che allora si domandava di 240 mila lire.

Ebbene, signori, le scarpe e le controscarpe sono ora guernite di piante senza che il Governo abbia speso somma alcuna. Si è detto soltanto a coloro che si prendevano incarico di fornire queste piante che per otto o nove anni, ossia per quattro volte ne avrebbero fatto il taglio.

Ora io non capisco come l'onorevole Depretis mi possa sostenere che nel Napoletano, volendosi un piantamento lungo le strade, questo abbia a costare, e che sia necessario che il Governo mantenga dei semenzai.

Si lascino queste cure all'industria privata. I privati faranno i semenzai per alimentare i piantamenti lungo le vie, e dal taglio di questi avranno quanto occorre senza che il Governo abbia a spendere nulla.

PRESIDENTE. Il deputato Minervini ha la parola.

MINERVINI. Sempre conseguente a me stesso, trovo che nella discussione del bilancio possa discutersi di principii per organare, trasformare a bene cose che si credessero non utili o troppo dispendiose; ma non mai per il desiderio dell'economia avvenire io posso ammettere la distruzione di quello che esiste. Una diminuzione però *a priori* sulle spese di manutenzione non credo che senza rendercene ragione possa ammettersi. La diminuzione di quello che è stanziato, e che logicamente ci abbisogna, non pare che sia una cosa nè costituzionale, nè praticamente possibile.

Perchè, lo domando all'onorevole Valerio, perchè vuol egli ridurre d'un quarto questa spesa?

Ma se ci vogliono 64 mila lire!

Egli dovrebbe dire: ma questi semenzai, questa specie di proprietà silvana, io vi dimostro colla scienza che, per quello che sono, abbisognano non 64,000 lire, ma appena un tre quarti di tale spesa, io sarei con lui; ma il dire semplicemente che per la proprietà tale, *che io non conosco*, credesi che ci voglia un quarto meno di quello che il Ministero e la Commissione hanno segnato costare 64 mila lire, questo non lo posso ammettere.

La diminuzione di un quarto è un desiderio, ma logicamente non può essere un giudizio esatto.

Se questo semenzaio di Capodimonte deve essere abolito, deve essere distrutto; se questo piantonaio di Capo di China si vuol distruggere, ci vuole la conoscenza tecnica. Bisogna che questa proprietà dello Stato, prima che si dismetta, si venda, si conceda; se sarà ciò utile, sia mantenuta.

Capisce bene ognuno che tutto, ogni cosa dir voglio, non rende se non ci si spende. Quando voi dovete educare delle piante sia pel taglio, sia per altre ragioni e delle piante silvane, certa cosa è che sino a quando cotesti alberi non saranno adulti, vi si spende per avere questa sperata proprietà.

Ma, signori, siamo ad una discussione presuntiva di spese; nella discussione presuntiva ci sarà forse nelle entrate quello che produce questo semenzaio o che potrà produrre; sarà certo in quella sede veduto.

Bisogna dimostrare che questa spesa non istà, che è soverchia, paragonando la cosa che deve custodirsi col danaro che ci si spende.

Io per me ritengo che il Ministero non possa voler segnare una spesa di questo genere in modo diverso da quello che è o esser possa. E per quanto io professi l'opposizione, non la professo nel senso di presumere il male. Esistono queste proprietà, si devono mantenere fino a che non sieno abolite, vendute o donate, come sentiva a dire da taluno. Quindi la spesa della manutenzione si deve votare.

Se, mi diceva l'onorevole Valerio, questo semenzaio lo voglio abolito, allora è una questione da non trattarsi in questo momento, e forse il suo desiderio potrà essere tenuto in conto e provvedere per l'avvenire acciò il Ministero studiasse sulle sue osservazioni, che io apprezzo; ma fin quando il Ministero, che è nel possesso dei dati di fatto, vi dice che costa un tanto per mantenersi, il che la nostra Commissione ha pure ritenuto, io, siccome accetto la opposizione di buona fede a me stesso, e se quando affermo una cosa desidero di essere creduto, non posso credere che il Ministero mi dica 64 mila lire dove si spende un quarto di meno.

La opposizione in questo senso io non l'ho mai professata, e non la professerò giammai. Se non uso ad essere ministeriale, ma sempre governativo, non dubito di nessuno. Quindi, quando odo l'onorevole Valerio a proporre la riduzione di un quarto, io mi permetto di oppormi inquantochè trovo non aver noi i dati da giustificare questa riduzione.

In molte proposte io ho votato e voterò le economie coll'onorevole Valerio, ma mi duole non poterlo seguire sulla via attuale di economia per i principii e le ragioni che sottoposi alla saggezza della Camera.

Sotto questo rapporto, io domando alla Camera che per questa come per altre spese che dovranno venire sotto l'esame, quando si tratta per diminuire, per annullare, ci si pensi due volte, altrimenti faremo opera di distruzione, ch'è la peggiore di tutte le economie. Lungi di provvedere al bene e al desiderio delle popolazioni, ne udremo i clamori, perchè avremo fatto economia distruggendo.

Io mi riassumo adunque dichiarando che voterò questa manutenzione e tutte quelle altre che furono dalla Commissione ammesse. Io mi affido alla lealtà del Ministero e agli studi della Commissione, non potendo dubitare della lealtà del primo e della vigilanza degli onorevoli colleghi componenti la Commissione.

Se l'onorevole Valerio avesse potuto, o mi potesse dire: non costa meno di 64 mila lire, ma potrebbe costare meno, e me ne desse la prova, allora io sarei con lui; ma non me lo ha detto, perchè se egli non sa che cosa sieno quelle proprietà dello Stato, non è al caso di poter giudicare della vera spesa occorrente, dico, non sa pur conoscere, cioè non può sapere l'estensione, l'importanza di quel semenzaio di piante silvane, e quel piantonaio, che di certo non ha egli veduto, che se avesse egli veduto quelle proprietà, e poi mi avesse

proposta la ridazione, io l'avrei ammessa senza discutere, tanta è la fede che io darei ad un giudizio di uomo come lui competente.

Ora mi duole di dover pregare la Camera a respingere la di lui proposta.

NISCO. Mi pare che non sia necessario di discutere lungamente in una Camera se il Governo debba o non fare semenzai silvani e piantonaie; il Governo credo che abbia a far altro che il piantaiuolo, e che almeno di tanta cura arcadica se ne possa dispensare.

Qui la questione è diversa, cioè, se il Governo debba mantenere le piantagioni che esistono di già sulle strade. Una tale questione è possibile metterla in un'assemblea?

L'onorevole Valerio dice che, essendo introdotto nel Napoletano il sistema dei cantonieri, possono benissimo questi cantonieri avere l'incarico di attendere anche alla manutenzione di queste piantagioni. Mi penso che sarebbe poi utilissima cosa il vendere questi semenzai di piantagioni, e sia certo l'onorevole ministro che troverà a venderli immediatamente, ed il disporre che dai cantonieri si provvedesse a mantenere le piantagioni come parte delle strade. Così, io, lungi dal contentarmi di questa riduzione di un quarto, chiesta dall'onorevole Valerio, domanderei che queste 64 mila lire fossero tolte dal bilancio. Nelle provincie napoletane vi è il sistema delle piantagioni, sistema che è stato introdotto nella amministrazione dei ponti e strade, perchè si è stimato un sistema utile pel Governo, mercè il taglio delle piantagioni eseguitosi, e perchè si è considerato un bisogno per quelle calde contrade.

Non pertanto, siccome si è praticato per alcune strade, sarebbe meglio di concedere ai particolari l'esecuzione di queste piantagioni lungo le strade mediante un prezzo a piantagione assicurata. Allora il Governo senza alcuna spesa nè di piantamento, nè di manutenzione avrà ottenuto lo scopo, e la Camera la pena di discutere se debba fare il piantaiuolo.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici.* Debbo dare alla Camera alcuni schiarimenti di fatto.

Nelle provincie napoletane lungo le strade vi sono delle piantagioni; ma il sistema non è attualmente uniforme per tutte le strade. Anticamente la manutenzione della strada era distinta da quella delle piante, e sussistono infatti tuttora alcuni contratti dei quali gli uni sono per la manutenzione delle strade e gli altri per la manutenzione delle piantagioni. Ma nei nuovi contratti che si vanno facendo la manutenzione delle piante è affidata allo stesso impresario che mantiene la strada. Non è poi del tutto esatto quanto diceva l'onorevole Valerio che queste piante invece di costare dovrebbero rendere; perchè, se le mie informazioni sono esatte, gli operai incaricati della manutenzione delle piante erano pagati sopra i prodotti delle piante medesime, e l'aumento che si vede nel bilancio proviene appunto dal non essere questo prodotto sufficiente per la paga degli operai.

Non voglio qui sostenere la quistione della convenienza pel Governo di mantenere a suo carico i semenzai che vi sono per le piante, ma siccome vi ha dei contratti in corso, e questi non si possono sciogliere, credo non si potrebbe neppure ammettere una riduzione qualsiasi, senzachè prima la quistione sia studiata maturamente. La somma deve dunque essere mantenuta; intanto sarà conveniente di esaminare se i semenzai possano essere alienati, e se ciò possa farsi senza verun inconveniente pel servizio, ed io sono dispostissimo a provocare disposizioni opportune a tal riguardo.

Pregherei dunque la Camera a voler mantenere la spesa come è proposta, perchè non si saprebbe ora su quali basi fare la riduzione; intanto si vedrà, ripeto, se sia conveniente un sistema più semplice e più conforme alle idee economiche che debbono guidare il Governo.

E dico questo perchè io non conosco abbastanza le provincie meridionali per dichiarare se esistano altri semenzai che appartengano all' industria privata. L'onorevole Valerio forse è troppo giovine per ricordarlo, ma io ricordo che qui in Torino non esistevano semenzai per le piante, e che fu uno straniero il quale venne qui a impiantarne con gran meraviglia di tutti.

Attualmente questa è un' industria molto estesa fra noi, ed il Governo non ha più bisogno di avere semenzai propri ogniqualvolta ha da attendere a delle piantagioni sopra i propri terreni.

Conviene dunque vedere le condizioni delle provincie a cui si riferisce un tale articolo, e se l'alienazione dei detti semenzai si può fare senza inconvenienti, sono disposto a secondare i desiderii dell'onorevole Valerio. Intanto pregherei la Camera di mantenere i fondi portati in quest'articolo, perchè li credo impegnati in contratti che per ora non si possono sciogliere.

PRESIDENTE. Il deputato Pescetto ha presentato su questa questione il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a non rinnovare alcun contratto a pagamento in contanti per le spese di manutenzione delle piantagioni lungo le strade o per il semenzaio di Capo di China, passa all'ordine del giorno. »

Ha facoltà di parlare il deputato Valerio.

VALERIO. Non posso accettare la rettificazione che ha voluto oppormi il signor ministro. Veramente non ho enunciato dei fatti. Ho dichiarato le mie convinzioni in proposito, convinzioni in cui persisto tuttora non ostante le informazioni ch'egli ha date, poichè queste informazioni sono troppo vaghe per potere essere opposte da un'opinione qualunque.

Ora l'opinione mia si è che le piante lungo le strade debbono dare un prodotto netto che valga almeno a coprire le spese di manutenzione. Non debbono inoltre essere cagione di spese riguardo al personale che le custodisce, quando si ha già un personale che custodisce le strade.

Il signor ministro si è opposto alla mia proposta di riduzione sia rispetto ai contratti che sono in corso, sia rispetto alla questione di vedere se sarà o non sarà conveniente la vendita del semenzaio.

Qualunque sieno questi contratti, io affermo che si possono rescindere. Però invece di proporre la soppressione di una gran parte di questa somma, mi sono contentato di proporre che se ne sopprima una piccola parte soltanto.

Quanto al mantenere il semenzaio, non ammetto che ci possa essere discussione su questo terreno.

Non so di quali tempi parli l'onorevole ministro; egli vuole probabilmente parlare di tempi in cui non si sapeva da noi che cosa fosse un semenzaio. Veramente non sono più giovane, ma pure cercando nella storia abbastanza vecchia del mio paese, non saprei ritornare tanto addietro da ritrovar tempi in cui da noi s'ignorasse il modo di far semenzai.

Non credo poi che le provincie meridionali non conoscano l'arte di fare semenzai e d'allevar delle piante senza il concorso del Governo; ciò non si può ammettere. Per conseguenza mi credo in dovere d'insistere nella mia proposta.

Accetterei volentieri l'ordine del giorno dell'onorevole Pescetto se non si limitasse ad un semplice desiderio, e non avessi timore che questo desiderio rimanesse senza effetto.

La Commissione ha iscritto eziandio nel bilancio del 1862 molti desiderii, ma quale ne fu il risultato? Un aumento sopra questo capitolo di 337,000 lire. Non mi posso adunque contentare di desiderii. Se si vuole, mi limiterò ad una riduzione del quinto o del sesto, ma una riduzione qualunque sopra questa somma, che lasci un segno della deliberazione della Camera nel bilancio, io la domando.

DE BLASIIS. Signori, per ben risolvere la presente questione bisogna ben intendere di qual natura è la spesa riportata nel capitolo su cui discutiamo.

Nel Napolitano si è creduto dalla Direzione dei ponti e strade che, dovendosi fare delle copiose piantagioni lungo moltissime linee delle strade nazionali, sarebbe stato utile ed economico di preparare all'uopo le necessarie piante in apposite piantonaie, non perchè in quelle contrade non vi fosse chi particolarmente si occupasse di simili piantonaie, ma perchè tutti conoscono come per chi faccia delle piantonaie in grande vi sia un guadagno enorme nella rivendita delle piante.

Quindi l'amministrazione direttiva di simili lavori aveva non senza ragione creduto che, avendosi bisogno di una quantità grandissima di piante, sarebbe stato economico fare a conto dello Stato alcune piantonaie, le quali fornissero il materiale per queste piantagioni, evitando la forte spesa dell'acquisto delle piante necessarie.

La massima parte della spesa contemplata in questo capitolo adunque è precisamente destinata all'impianto ed alla coltura e custodia di queste piantonaie, le quali vengono a costituire un capitale proficuo per lo Stato.

Ma, dice l'onorevole Valerio, perchè noi dovremo fare delle spese, quando invece dovremmo avere un profitto dalle piantagioni che si fanno? Ed io vi rispondo che questo profitto si avrà appunto per effetto di queste spese che si anticipano per le piantonaie e per mettere a dimora sugli spaldi delle pubbliche strade le piante che esse forniscono; e si avrà questo profitto, certo assai maggiore della spesa fatta, quando le piante di cui si tratta saranno cresciute al punto di poter dare un prodotto.

Ho voluto dir queste cose per dilucidare la questione e per far conoscere la vera natura della spesa riportata sotto il numero 137 del capitolo 7.

Del resto io divido l'opinione dell'onorevole Valerio quanto al non convenire al Governo di perdurare in simili speculazioni, di fare e mantenere piantonaie per proprio conto; volontieri perciò unisco le mie alle sue istanze, acciò l'onorevole ministro trovi modo di far cessare questo sistema che io credo falso. Però non credo che si debbano tutto ad un tratto sopprimere le spese necessarie, sia per custodire queste piantonaie, sia per mantenere le piantagioni giovani che sono state fatte da poco tempo lungo le strade nazionali.

Nel corso dell'anno l'onorevole ministro potrà trovar modo di fare che queste piantonaie siano con profitto del Governo cedute all'industria privata, che la custodia delle piante messe a dimora sia affidata a quelli medesimi che assumono la custodia e la manutenzione delle strade nazionali; ma non conviene prima che ciò avvenga mettere a rischio la buona tenuta delle piantonaie e delle piante, riducendo la somma che è riportata in questo articolo per la loro custodia e manutenzione.

NISCO. Io ho chiesta la parola per uno schiarimento di fatto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci suppone che nelle provincie meridionali non vi sia l'industria di queste piantonaie. Al contrario in tutta la regione che da Capodimonte si estende fino ad Aversa, non si vedono che di questi grandi vivai.

Dunque non è perchè mancassero le piante, ma perchè il Governo ha creduto (nè io voglio entrare nelle intenzioni dell'amministrazione generale napoletana dei ponti e strade) di fare una industria propria governativa onde le piantagioni potessero costar meno.

Secondo il mio modo di vedere, io penso che il Governo non debba mai fare di queste cose, chè farebbe davvero ridere il pensare esservi i vivai, le piantonaie fra le categorie ufficiali.

Questo ho detto in appoggio della mozione dell'onorevole Valerio, e mi auguro che siano presto questi vivai venduti o anche donati. Però il venderli è facilissima opera, poichè il Ministero deve sapere che quante volte si vuol vendere un vivaio in quei luoghi immediatamente si ha un concorso di moltissime persone per comprarlo.

Aggiungerò poi che se io domandava l'annullazione completa di questo articolo, era a ciò mosso dall'ignorare che vi erano dei contratti preesistenti; ma quando l'onorevole ministro annunzia l'esistenza di questi contratti, certo io non voglio mettere il Governo nella posizione di non rispettarli: sarebbe proposta non degna

per Governo onesto quale il nostro è. Quindi io mi uniformo pienamente all'ordine del giorno presentato dall'onorevole Pescetto.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole deputato Pescetto.

PESCETTO. Io aveva chiesto la parola unicamente per combattere l'opinione esposta dall'onorevole Valerio, che il mio ordine del giorno non significasse che un invito. Io propongo che il Ministero non abbia a rinnovare alcun contratto. Il dire: « La Camera invitando il Ministero a non rinnovare nessun contratto, » ecc., mi pare che sia più che un invito, sia una vera prescrizione di non fare altri contratti dopo quelli in corso.

E pare a me che il Ministero possa accettare il mio ordine del giorno, giacchè la sola obbiezione che ha fatta a questo sistema di piantamenti lungo le strade si fu che vi erano dei contratti esistenti.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Leopardi.

LEOPARDI. Io mi oppongo all'ordine del giorno dell'onorevole Pescetto per una ragione semplicissima, perchè con esso si risolve la questione se sia utile o non che le strade vengano alberate dall'una e dall'altra parte.

PESCETTO *ed altri.* Ma no! non si risolve niente!

LEOPARDI. Si vendano le piantonaie, non si rinnovino i contratti, le strade rimarranno certo abbandonate!

Io dico che il Ministero può benissimo trovare un altro modo perchè queste strade sieno provvedute di piante. Non avere le piantonaie a carico del Governo, non fare dei contratti per le piantagioni, ma fare altrimenti.

Io faccio notare la differenza che passa tra i soli dell'Italia meridionale e quelli dell'Italia del nord. L'avere strade senza alberi, è colaggiù voler quasi far morire soffocati i viaggiatori.

PESCETTO. Il deputato Leopardi m'incolpa di voler pregiudicare coll'ordine del giorno da me proposto la questione se convenga o non di aver munite di piante le strade. Io questa questione la lascio intatta, e non credo che non sia pure il momento di sollevarla. Essa è una questione grave. Forse nei paesi settentrionali non conviene, e conviene in quelli meridionali. Col mio ordine del giorno non dico altro, se non che esso non faccia dei contratti a pagamento.

Se volete continuare ad avere le strade munite di piante, fatelo; ma invece di dare agl'impresari un tanto per questo, concedete loro in compenso delle spese fatte il taglio delle piante stesse, come si è fatto precisamente per le fortificazioni di Alessandria.

DEPRETIS. Ho domandato la parola per rispondere al deputato Valerio, il quale parlando degli ordini del giorno ha fatto un'apostrofe alla Commissione, e l'interrogò a che abbiano servito i suggerimenti da lei emessi nella relazione del bilancio del 1862. Ma sa l'onorevole Valerio perchè quei suggerimenti non hanno forse avuto effetto? Egli è perchè la relazione della Commissione venne in luce quando il bilancio era già compilato. Bisognava avere il senso profetico per indovinare i suggerimenti della Commissione non ancora palesati. In questa parte adunque l'onorevole Valerio mi permetta di dirgli che il Ministero che ha compilato il bilancio non è stato in colpa.

Ora farò un'avvertenza al sistema proposto dall'onorevole Pescetto, il quale, come diceva benissimo l'onorevole Leopardi, intende di risolvere qui indirettamente una questione sulla quale non siamo abbastanza illuminati. E questo non è un buon metodo, e nel caso concreto è per nulla opportuno.

Del resto io non so se il sistema dell'onorevole Pescetto sia più logico di quello che è in uso nelle provincie napolitane. Egli, se ho bene inteso il senso della sua proposta, acconsentirebbe che nella rinnovazione dei contratti si continuasse il sistema dei piantamenti usato sulle strade nelle provincie meridionali, e che pare abbia dei buoni motivi per continuare, ma vorrebbe che in compenso delle piantagioni il Governo desse ai piantatori il frutto che si ricaverà dagli alberi.

Io non so se ci saranno molti speculatori che vorranno accettare questo compenso, perchè se piantassero, per esempio, alberi di essenza forte, bisognerebbe che avessero molta fede nella loro robustezza e nella loro longevità per sperare di poterne raccogliere qualche frutto.

D'altronde la questione non ha importanza, e dico schiettamente, credo che non valga il tempo che la Camera ha perduto a discuterla. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Leggo la proposta del deputato Pescetto:

« La Camera, invitando il Ministero a non rinnovare alcun contratto a pagamento in contanti per le spese di manutenzione delle piantagioni lungo le strade e per il semenzaio di Capo di China, passa all'ordine del giorno. »

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

Il deputato Leopardi ha facoltà di parlare.

LEOPARDI. Ho chiesto di parlare per proporre l'ordine del giorno puro e semplice, ben inteso che la discussione ha abbastanza illuminato, se ne aveva bisogno, il ministro dei lavori pubblici, acciocchè provveda dopo quest'anno al miglior modo possibile.

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

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Passiamo ora all'articolo 14° dello stesso capitolo 7.

Il deputato La Porta ha facoltà di parlare.

LA PORTA. Ieri ho parlato in termini generali di tutte le strade nazionali per quanto riguarda le spese di manutenzione.

Rammentai e lamentai che la manutenzione stradale

in Sicilia trovisi in condizioni assai deplorabili. Oggi però devo specializzare le mie osservazioni, e toglierò anche occasione di rettificare alcune cose delle risposte datemi dall'onorevole Depretis e dal signor ministro pei lavori pubblici.

Premetto che io mantengo questi articoli stessi di spesa così come trovansi bilanciati dal Ministero e dalla nostra Commissione; credo che non è questo il terreno delle utili economie. Trattandosi di strade, cioè delle arterie del commercio, cioè delle cause dirette che aumentano la produzione della pubblica ricchezza, e quindi dei mezzi ai contribuenti, e quindi della vita delle finanze, io credo che la Camera non possa molto fiscalizzare sugli speciali articoli di queste spese.

Quello che debbo rettificare nel discorso dell'onorevole Depretis si è la sua osservazione sull'origine della cattiva manutenzione stradale in Sicilia. Egli la riferisce ai vizi organici di queste strade, la riferisce a contratti che esistevano e che lo Stato non poteva rifiutare.

Io devo censurare la condotta della passata amministrazione su questo riguardo. Non è vero che tutte le strade nazionali in Sicilia fossero viziosamente organizzate in modo che niente vi si potesse far di bene; non è vero che lo Stato nulla poteva sugli appalti. So bene che mutar gli appalti non era possibile, ma la sorveglianza dell'autorità sull'esecuzione degli appalti era quella che avrebbe migliorato lo stato della manutenzione stradale in Sicilia. Egli riferiva come causa dello stato deplorabile in cui si trovavano quelle strade la mancanza di tempo a migliorarle, perchè la legge del 30 marzo 1862 non gli diede agevolezza a riparare a questi inconvenienti, giacchè gli è soltanto dopo il maggio che il Ministero avrebbe potuto far qualche cosa. Trovo però che dal maggio all'ottobre sono passati cinque buoni mesi, ed io ho l' onore di assicurare alla Camera che la sorveglianza governativa sull'esecuzione degli appalti in Sicilia mancò affatto.

Devo dire al ministro attuale dei lavori pubblici, che ci leggeva la risposta della direzione dei lavori pubblici di Sicilia su questo punto, che la direzione dei lavori pubblici in Sicilia s'inganna quando crede esser colpa unica delle provincie lo stato deplorevole delle strade nazionali di Sicilia; e che ne è colpa la trascuranza della medesima direzione dei lavori pubblici, la quale e negli appalti che esistevano, e nei nuovi ha lasciato trascurata la esecuzione, li ha abbandonati senza sorveglianza. Dirò solo della malversazione di denaro che si è incontrata in vari appalti; se ne avessi i dettagli li darei alla Camera, ma ne so tanto quanto mi basta onde fare questa osservazione.

Eccito quindi l'onorevole signor ministro perchè la direzione dei lavori pubblici nella misura de'suoi diritti e dei suoi doveri non abbandoni le strade nazionali di Sicilia alla trascuranza e al deperimento in cui pur troppo si trovano.

DEPRETIS. Mi spiace, ma debbo rettificare qualche cosa di quello che ha detto l'onorevole La Porta, il quale ha cominciato ad attribuirmi parole da me non pronunciate.

Egli ha detto che io attribuiva la cattiva condizione di tutte le strade di Sicilia (ed io ho parlato di alcune solamente) unicamente ai contratti di manutenzione che lo Stato fu obbligato a osservare.

Io non dissi che questa fosse la sola causa, ma che questa era una delle cause, e che quindi il Governo non si trovava libero nello stipulare colle opportune cautele i contratti di manutenzione di queste strade, e non si poteva quindi ritenere intieramente risponsabile se per avventura talune di queste strade non corrisposero, quanto al loro stato, all'aspettazione.

Credo poi che sia assolutamente esagerato quello che dice l'onorevole La Porta, che tutte le strade di Sicilia siano in cattivo stato.

Questo farebbe un grandissimo torto alle amministrazioni provinciali precedenti.

Non posso poi assolutamente ammettere i rimproveri che l'onorevole La Porta fa alla direzione di acque e strade di Sicilia. Mi permetta l'onorevole La Porta che gli dica che quando si viene ad accusare una amministrazione pubblica, come è la direzione generale di acque e strade in Sicilia...

LA PORTA. Domando la parola.

DEPRETIS... quando si viene a portare contro di essa, in questo recinto, tra le altre, la severissima parola di *malversazione*, non si viene leggermente e con semplici allegazioni, le quali devono essere dal Governo contraddette. Egli è solamente con fatti accertati e con prove che si viene dinanzi al Parlamento ad accusare colla parola *malversazione* una pubblica amministrazione alla testa della quale sta un antico ed onorato impiegato.

LA PORTA. Poche parole e calme io risponderò all'onorevole Depretis, il quale ha portato tanto calore in questa discussione e in una difesa non necessaria.

Non è *malversazione*, è la parola *trascuranza* quella che ho usata...

BIANCHI. Ha detto *malversazione di danaro*.

LA PORTA... contro l'onorevolissima direzione dei lavori pubblici; la trascuranza non è malversazione, ma la rende possibile; io ho accusato la direzione dei lavori pubblici di questa trascuranza, e sto fermo in quest'accusa; non l'ho tacciata di malversazione, mi guarderei bene di fare una simile accusa ad un corpo di direzione che non ho neppure il bene di conoscere nel personale, e che, senza timore di contraddirmi, posso rispettare.

L'onorevole Depretis disse che io non accennava che soltanto ad una delle cause da lui addotte a propria giustificazione, a quella dei vizi organici delle strade nazionali nella Sicilia, come unica origine del deplorabile stato di quelle strade; ma io gli risposi di tutte le cause dalle quali egli derivò le attuali condizioni del mantenimento stradale; gli dissi della durata dei contratti, del tempo in cui erasi mancato di dare opera a questa manutenzione.

Finalmente io debbo rispondere all'accusa di esagerazione che egli mi dava pei rimproveri fatti da me sulla manutenzione delle strade.

Signori, io vengo ora dalla Sicilia, io percorsi quasi tutte queste linee e posso assicurare che in ogni giornata di viaggio mi accadeva le quattro e le cinque volte di essere costretto a smontare dal veicolo e fare la strada a piedi; questo ho l'onore di dire al signor Depretis, e lo prego di credere alla mia personale testimonianza.

Da quanto vede la Camera, questo stato di cose non può che confortare le osservazioni che avevo fatto da principio; perciò fo eccitamento al ministro di far cessare queste giustissime lagnanze; creda che le popolazioni esaminano e censurano il Governo in queste cose, ed esse hanno ragione di aspettarsi nel mantenimento e nell'attuazione delle strade e di altre opere pubbliche quei compensi materiali che sono i primi che colpiscono la loro immaginazione e i loro interessi.

MENABREA, *ministro pei lavori pubblici*. L'onorevole Depretis ha già risposto acconciamente all'accusa che credo sfuggita all'onorevole La Porta: quest'accusa di malversazione è talmente grave, che quando vien fatta contro i funzionari dello Stato, deve sempre essere confermata colle prove; ma, ripeto, son certo che questa espressione gli è sfuggita, e che quindi non se ne debba tener conto.

Quanto poi all'apputo che si fa alla direzione generale dei lavori pubblici, di trascurare la manutenzione delle strade; esso non mi giunge nuovo, e già ebbi occasione di esaminare fino a qual punto fosse fondato, dopo che ho l'onore di reggere questa parte dell'amministrazione pubblica. Ieri ho letto alla Camera un brano della risposta che ottenni, e da essa si rileva come l'accusa non deve essere diretta contro la direzione, ma che l'origine del male sta nella trascuranza, o, per meglio dire, nella impotenza delle amministrazioni provinciali, cui fino a pochi mesi addietro era affidata la manutenzione delle strade.

D'altronde, senza entrare in minuti particolari a questo riguardo, posso dire che furono già date le disposizioni opportune, e che molte delle strade, nelle quali si erano manifestati i guasti più gravi, vennero già in parte riattate.

Certo tali riparazioni non si possono fare immediatamente e con piccola spesa, ma creda l'onorevole La Porta che il Governo mette tutta l'alacrità possibile affinchè la Sicilia partecipi dei benefizi del nuovo ordine di cose; e quando se ne presenterà l'occasione, nella discussione di questo bilancio, sarà lieto di poter allora dimostrare all'onorevole preopinante che il Governo non fu mai restìo e parco nell'accordare alla Sicilia quant'era in sua mano e quanto poteva essa desiderare.

DEPRETIS. Una parola all'onorevole La Porta il quale fa risalire al Ministero la responsabilità dello stato in cui si trovano le strade in Sicilia.

Per me sono molto tranquillo per questa responsabilità, perchè se il Ministero, che sta nella capitale, dovesse rispondere dei guasti di ogni singola strada, la responsabilità andrebbe molto lontano.

Del resto io credo di poter ribattere l'accusa con una osservazione assai semplice, ed è che dei guasti così gravi da rendere le strade impraticabili non possono essere imputati a chi ha cominciato ad amministrare da alcuni mesi. È impossibile tal cosa, e chi si intende di queste materie, lo vede troppo chiaramente a prima vista.

Bisogna che vi sieno disordini ben vecchi, salvo guasti accidentali e straordinari, perchè le strade non permettano ai veicoli di camminare.

Ma, a parte questo, io credo che l'onorevole La Porta mi renderà giustizia intorno alla sollecitudine mostrata per le strade della Sicilia.

LA PORTA. Domando la parola.

DEPRETIS... solo che esamini le cifre che sono in bilancio.

Veda l'onorevole La Porta la cifra che si è portata in bilancio per lavori stradali in Sicilia; da questa riconoscerà la quantità di lavori che ci sono, e che pur troppo sono l'indizio della quantità delle strade che meritano d'essere costrutte e sistemate, e ridonate alla viabilità. Queste cifre parlano assai più chiaro che non le generiche sue asserzioni.

PRESIDENTE. Il deputato La Porta ha la parola. (*Rumori e voci*: Ai voti!)

LA PORTA. Per un fatto personale... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Per un fatto personale io non posso negargli la parola.

LA PORTA. Poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici, malgrado le mie spiegazioni, ha ripetuto la parola *malversazione*, mi corre l'obbligo di ripetere le spiegazioni già prima date.

Io non ho fatto, nè poteva fare un appunto di malversazione all'amministrazione dei lavori pubblici, bensì diceva che la trascuranza della direzione di Sicilia negli appalti ha potuto dar luogo a malversazioni tra gli appaltatori, tra coloro insomma che devono eseguire i contratti. Questo ho detto, e lo confermo, perchè mi pare che l'onorevole ministro non mi abbia compreso, ed è spiegazione tanto interessante da doverla ripetere dinanzi alla Camera.

All'onorevole Depretis, il quale volle insistere nel correggere le mie asserzioni, debbo dire un'ultima parola.

Io non ho punto parlato di strade interrotte in modo assoluto, ma gli dissi che io stesso era stato obbligato a scendere di vettura perchè vi erano interruzioni, non tali da non poter passare, ma da non continuare senza pericolo il passaggio nella vettura. Ora io credo che quando le strade sono a questo punto, se si trascura il riparo a tempo utile, arrivano presto a tal deperimento che il commercio non si può più fare, specialmente nella stagione invernale, senza pericolo.

PRESIDENTE. Non essendovi proposta sull'articolo 140 si passa all'articolo 142, sul quale il deputato Bertolami ha chiesto di parlare.

BERTOLAMI. Nell'articolo 142 si legge: « Spese di manutenzione per la strada da Termini a Taormina per Nicosia con una diramazione sopra Milazzo ed una sopra Caltanisetta. »

Siccome queste strade non sono finora che un desiderio, io avrei voluto crearmi una dolce illusione al veder per esse portate in bilancio le spese di manutenzione; ma l'illusione cessò allo scorgere l'esiguità della somma destinata.

Veramente io non so sperare che si possano erogare nel 1863 spese di manutenzione per queste strade alle quali benchè le abbia sin dallo scorso marzo decretate il Parlamento, non si è ancora posto mano. E poichè siamo su questo proposito, io debbo domandare al signor ministro dei lavori pubblici uno schiarimento importante.

Mi si dice che si sono fatti già i progetti di massima per queste strade, o almeno per buona parte di esse, ma non so ancora se i progetti d'arte siano stati compiuti. Ove i progetti d'arte non fossero ancora in potere del ministro lo pregherei caldamente che voglia aver la cortesia di sollecitarli perchè la condizione di quei paesi è veramente ormai incomportabile.

Io ammetto volentieri che le strade non si aprono celeremente per buona volontà che si abbia. Comprendo benissimo la lentezza delle prime operazioni, la necessità degli studi sulle linee, tutte le questioni che sorgono e risorgono su quest'argomento, e le difficoltà di scioglierle in breve termine, ma il non farsi ancora nulla pesa tristamente sullo spirito delle popolazioni siciliane, nelle quali le condizioni economiche nocciono alle morali e alle politiche.

Quindi io desidererei che il signor ministro dei lavori pubblici mi dica se possiede i progetti d'arte, e se non li possiede, lo pregherei a volerli sollecitare.

Ho poi un altro schiarimento da chiedere al signor ministro sui lavori pubblici in Sicilia.

So che in quell'isola per molte opere gli appalti andarono deserti, e ciò è cosa che veramente stringe il cuore. Comprendo troppo che lo spirito d'iniziativa in quel paese per triste retaggio del passato è ancora debole come lo spirito d'associazione; ma d'altra parte mi si dice che i termini per certi appalti sono stati così ristretti da scoraggiare i concorrenti per la difficoltà di fornire, in certe stagioni, il lavoro occorrente; or io su questo sono sicuro che il signor ministro dei lavori pubblici ci aprirà l'animo suo in modo rassicurante, perchè oramai egli deve sentire più di noi la necessità di provvedere che sì gravi sconci non si rinnovino.

Io prego il signor ministro dei lavori pubblici che voglia dare schiarimenti non solo sulle strade in parola, ma altresì sugli altri importanti lavori che sono con tanta ragione e tanto desiderio reclamati in Scilia, e voglia dare un impulso ben vigoroso al compimento di quete opere pubbliche che sono la più potente propaganda che si possa da noi fare in pro delle nostre gloriose istituzioni.

MENABREA, *ministro per i lavori pubblici.* Se la Camera desidera che io le dia le più ampie spiegazioni sui fatti accennati dall'onorevole deputato Bertolami intorno ai lavori pubblici in Sicilia, sono disposto a farlo.

Voci. No! no! Non c'è bisogno.

Altre voci. Si! si!

MENABREA, *ministro per i lavori pubblici.* Noto però che la risposta che dovrei dare all'interpellanza richiede un lungo sviluppo; ma ripeto, se la Camera crede che ciò sia in questo momento opportuno, io vi sono preparato.

Voci. No! no!

BERTOLAMI. Credo che sarà un risparmio di tempo.

PRESIDENTE. Non interrompano.

BERTOLAMI. Sarà un risparmio di tempo, perchè siffatta questione può risorgere ogni momento.

MENABREA, *ministro per i lavori pubblici.* Ho qui sotto gli occhi un quadro nel quale sono minutamente descritte tutte le opere pubbliche che debbono eseguirsi in Sicilia. Non posso entrare nei minuti particolari, perchè la cosa sarebbe troppo lunga; tuttavia ne farò alla Camera un riepilogo generale.

Dai dati ufficiali risulta che delle strade, le quali sono oggetto della legge 30 marzo 1862, vennero già appaltati chilometri 125 con una spesa di 2,251,298 lire; che le strade, per le quali vi è un progetto definitivo, hanno la lunghezza di 90 chilometri ed importano la spesa di 2,297,228 lire; che le opere per le quali non esistono ancora progetti si estendono sopra la lunghezza di 272 chilometri, la cui spesa totale venne calcolata in lire 7,407,000. Le somme stanziate nei bilanci 1862 e 1863 per quelle strade ascendono a 2,114,315 lire; perciò la spesa totale, per le linee di strade nazionali contemplate nella legge 30 marzo 1862, ascende a lire 11,963,293 62. Per questi lavori vi è già un fondo di 2,250,000 lire impegnato negli appalti.

Passiamo alle altre opere.

La Camera ricorderà che, oltre le strade, essa ha pure decretato a carico dello Stato la costruzione di ponti lungo le strade provinciali. Di questi ponti, sette sono già appaltati ed importano la spesa di oltre 1,500,000 lire. Di più si sono già formati progetti di altri sette ponti, valutati 1,276,000 lire.

I ponti poi pei quali non esistono ancora progetti, ma che sono in via di studio, sono in numero di 73 e costeranno 10,085,000 lire.

Le spese contemplate nei bilanci del 1862 e 1863 pei ponti della Sicilia ascendono a 1,742,150 lire, e le spese che rimarranno ancora a sostenersi dal 1864 in poi saranno di lire 11,123,144 33.

Pei porti e fari è assegnata da varie leggi una somma di 6,104,047 lire, da' spendersi nel corso di quattro o cinque anni. Fra queste opere vi è il bacino di carenaggio di Messina, un altro bacino di carenaggio e l'antemurale a Palermo, senza dire di altri ristauri già stabiliti in alcuni porti più importanti.

Inoltre vi è una rete di strade ferrate, la cui spesa

ascenderà a 107,000,000, e piacciavi notare che tutte queste spese dovranno farsi nel breve periodo di sei o sette anni.

Quindi riepilogando le somme tutte che vi ho anzi accennate, si ha che per la Sicilia è già stanziata, per legge o nei bilanci correnti, una somma di 138,432,630 lire. Avverto poi l'onorevole Bertolami che le leggi, da cui dipendono tali lavori, sono recentissime, e quella che riguarda le strade nazionali ed i ponti sulle provinciali data solo dal mese di marzo 1862, ha cioè meno di un anno di vita.

Dal sin qui detto vedrà, credo, l'onorevole interpellante come nè la Direzione generale dei ponti e strade di Sicilia, nè il Governo abbiano menomamente trascurato di spingere colla massima alacrità quei lavori che dal Ministero ritengonsi della massima importanza.

Ma contro la natura delle cose non è possibile andare. Ora fra gli ostacoli più grandi che s'incontrano in quell'isola v'ha quello appunto degli appalti cui accennava l'onorevole Bertolami, imperocchè si può dire che se non tutti, almeno quasi tutti gli appalti vanno deserti, e che quando lo sono, per poter trovare un impresario che s'incarichi d'eseguire le opere conviene venire a trattative private, nelle quali gli appaltatori non si contentano più dei prezzi stabiliti, ma impongono sempre un aumento.

Dirò di più che vi sono tuttora in Sicilia imprese di antica data e stipulate sotto il Governo borbonico, le quali sono spesso di grandissimo incaglio all'esecuzione dei lavori, imperocchè bisogna notare che era uso di quel Governo di fare delle imprese una specie di monopolio, e che certi impresari avevano l'affidamento di eseguire e mantenere una determinata strada dal punto *A* al punto *B*, senza termine prefinito.

A questo proposito voglio accennare che in una delle provincie napoletane abbiamo trovato un'impresa, la quale rimonta fino al 1818; e dovendosi attualmente fare una strada, si levò l'impresario a reclamare i suoi diritti. L'amministrazione è dunque molte volte nelle sue operazioni impacciata.

Lo stesso bacino di carenaggio di Messina, opera importantissima e vivamente desiderata da quelle popolazioni, venne ultimamente messo ad appalto, e questo andò deserto; e se tutte le opere dovessero essere soggette a siffatti inconvenienti, non saprei come si potrebbe procedere senza provvedimenti straordinari. Ora, anche a queste misure straordinarie noi ricorreremo, perchè ad ogni costo vogliamo che nella Sicilia i lavori si eseguiscano, se non dai Siciliani, da quei del continente, e se questi ricuseranno, anche dagli stranieri; ma io spero che in Italia si troverà chi vorrà assumersene l'incarico.

Riguardo ai lavori marittimi, che sono di maggior mole, l'intenzione del Ministero è di non più tenere gli appalti in una sola città, ma di fare appello a tutti i cittadini dello Stato, e di aprire gli appalti in Messina, in Palermo, in Napoli, in Genova, in Ancona, in Torino, dovunque si possano trovare capitalisti i quali sieno in caso di eseguire tali lavori.

Per ciò che concerne i lavori di ponti e strade, sarà mia cura di raccogliere in gruppi le opere più importanti che possono essere affidate ad un medesimo impresario, e di fare in modo che questi gruppi presentino tali vantaggi che i capitalisti e gl'impresari delle altre provincie italiane siano indotti ad incaricarsene. E in questo modo, spero, potremo giungere ad avere imprese solide, le quali facciano progredire i lavori colla massima alacrità.

Altro ostacolo si presenta alla rapida costruzione delle strade nella mancanza dei progetti definitivi.

Fa d'uopo considerare, o signori, che per le strade si fanno due specie di progetti: quelli *di massima*, e quelli così detti *di dettaglio*.

Ora, nello stesso modo che quando si tratta di strade ferrate, e si viene ad una concessione di costruzione, il Governo in generale si accontenta di progetti di massima, credo che un sistema analogo possa essere applicato anche alle strade ordinarie; e se i progetti definitivi richiedessero troppo tempo, sarei disposto a tenermi pago di progetti di massima che fissassero con una sufficiente esattezza la spesa chilometrica per le varie linee, quindi verrei ad un appalto a tanto il chilometro, anzichè seguire il sistema che è attualmente invalso nelle provincie napoletane e siciliane.

Questi sono in poche parole i mezzi che il Governo intende adottare. Ripeto che sarà cura del Ministero di spiegare la massima energia, ma ripeto ancora che le lagnanze che fa il deputato Bertolami e che fanno in generale i deputati della Sicilia contro al Governo sono immeritate; e dico immeritate per tutti i Ministeri che hanno preceduto l'attuale, perchè io potei scorgere che in ogni tempo si è posta la massima cura per ispingere e sviluppare i lavori il più rapidamente che fosse possibile. Ma vi sono, come già accennava, ostacoli inerenti alla natura stessa delle cose; qua non si trovano appaltatori, là vi sono difficoltà locali che è assai arduo impegno di sormontare.

Ma il Parlamento e il Governo hanno sempre dimostrato la massima buona volontà riguardo alla Sicilia, e ne è prova la rilevante somma decretata di 138 milioni, da spendersi nel breve periodo di cinque o sei anni. (*Bravo! Bene!*)

BERTOLAMI. Chiedo la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. La parola spetta prima al deputato Paternostro.

PATERNOSTRO. L'onorevole ministro ha accusato i deputati della Sicilia di lamentazioni continue a proposito delle opere pubbliche in quell'isola. In verità io scuso gli onorevoli deputati siciliani che con zelo curano gl'interessi dell'isola e non trovo che vi sieno dei rimproveri a farsi per questo. Però l'onorevole ministro avrebbe dovuto dire che le querele non vengono mosse molto spesso, come si dovrebbe, da tutti i deputati della Sicilia. Per esempio, io sono un di coloro che non si lamentano quasi mai, e forse ho torto. Spero,

aspettto, e mi dolgo poco, poichè mi preoccupo di tutte le difficoltà che incontra il Governo.

Ma mi permetta l'onorevole ministro che io pigli occasione da questa discussione per dire pochissime parole secondo la mia maniera di vedere.

Bene ha fatto egli quest'oggi a tessere l'esposizione sommaria delle somme che si spenderanno nei lavori pubblici per la Sicilia e di tutte le leggi che si sono votate, perchè, il suo discorso produrrà forse più bene di quel che potessero fare dieci discorsi, mi si permetta la frase, che io chiamo inutili discorsi elettorali, che non portano a conclusione.

Il ministro, il quale dichiara che con energia e con misure straordinarie provvederà a che i milioni non restino sulla carta, non restino parole senz'effetto, ma che si spendano veramente come e quando si possono, fa col suo discorso un'eccellente impressione in quelle popolazioni, ed io felicito il signor ministro che abbia avuto questa bella idea.

Ma mi permetta di dirgli che quando si parla di strade ferrate in Sicilia, tanto a quelli che si dolgono sempre, come a quelli che si dolgono poco, ciò pare una specie di mistificazione, perchè, per quanta buona volontà abbiano potuto mostrare il Ministero passato e l'attuale, e di questa non dubito, pure non so per qual serie di circostanze, per quale incuria delle autorità locali, per quali sbagli fatti nei lavori, non si sono ancora potuti avere due chilometri di strada ferrata a Palermo. Un ponte si è costrutto, ed è andato in rovina prima di essere terminato. Io non accuso il signor ministro di questo; solamente lo prego di provvedere con un po' più di attività e di energia affinchè le strade si facciano; lo prego di studiare in modo risoluto dove siano i mali per portarvi il rimedio, perchè il rimedio non può portarsi se prima non si conosce il male.

Ora io accuso nessuno, non parlo di malversazioni, perchè vado guardingo nel formulare accuse, ma constato un fatto, ed il fatto è questo, che in due anni in Sicilia non si sono fatti due chilometri di strada ferrata, perchè almeno da Palermo si possa andare alla villeggiatura di Bagheria.

In quanto alla manutenzione delle strade, come siciliano, mi permetto di fare un'osservazione. Io credo che si ha torto da una parte e dall'altra: io credo che si ha torto nel dire che le strade sono ben tenute, e che c'è la massima attività, come si ha torto a dire che realmente non si possa camminare.

Io so che in Sicilia vi sono delle strade per mezzo delle quali le provincie comunicano.

È vero che mancano alcuni ponti, il Parlamento ci ha pensato in parte, e per la costruzione di altri ci sarà l'iniziativa del Governo e della Camera; ma il dire che in Sicilia non si può camminare, e che le strade sono tutte rotte, signori, io credo ciò un'esagerazione.

Io dico questo, perchè siccome le parole che si pronunciano qui rimbombano in tutta la Sicilia, e le popolazioni, che abitano una provincia non possono sapere in che stato si trovino le strade nelle altre provincie, così in questo modo i Siciliani saranno informati che non è vero che nell'isola non si possa camminare assolutamente.

Se però c'è dell'esagerazione in quest'accusa che si fa al Governo, non è men vero che c'è dell'incuria, che ci sono degli imbrogli, che talune strade sono mal tenute e che è necessario che il Governo conosca che c'è del male e che esso non proviene dal Ministero, non proviene dalle direzioni generali, ma proviene dai subalterni; se non le malversazioni alle quali alludeva l'onorevole La Porta, gli abusi però ci sono, e non certo negli alti funzionari, ma negli ultimi strumenti che dovrebbero pensare a mantenere le strade in buono stato, e disgraziatamente non fanno il loro dovere, perchè le autorità non danno ordini precisi, o non curano di farli eseguire.

Lo ripeto, felicito il signor ministro della sua esposizione, e prendo atto della sua promessa di usare energia ed accuratezza per ottenere lo scopo.

Credo però che bisogna pensare seriamente ai fatti, e come il Parlamento è stato generoso nell'apprestare i fondi perchè le opere pubbliche ci siano in Sicilia, come il Governo dimostra tutta la buona volontà di aiutare quelle provincie, così i mezzi debbano corrispondere allo scopo, così non in parole, ma in realtà si faccia quello che deve farsi. Io ho molta fiducia nell'energia del signor ministro dei lavori pubblici, presto molto credito alle sue parole per felicitarmi colle provincie meridionali che tra poco verranno materialmente al loro benessere, sempre però nella speranza che le leggi siano attuate, e gli ordini che certamente darà il ministro vengano eseguiti.

MENABREA, *ministro dei lavori pubblici*. Io ringrazio l'onorevole deputato Paternostro dei complimenti che ha voluto fare al ministro; però non accetto completamente le sue dichiarazioni, perchè la parola *malversazione* non la posso lasciar passare inosservata. Io in fatto di malversazione non distinguo chi è collocato in alto da chi è posto in basso, e ritengo che ogni funzionario deve essere onesto; in qualunque posizione esso si trovi, se manca al suo dovere, deve essere colpito; quindi non ammetto che si venga a dar taccia di malversazione anche al più umile impiegato dello Stato: anche al più umile impiegato dello Stato non deve neppure essere sospetto. In conseguenza, se si hanno dei fatti si espongano; il ministro è qui per far rispettare la legge e mantenere l'onestà nell'amministrazione, ma accuse vaghe non le trovo convenienti.

Relativamente alle parole con cui l'onorevole Paternostro terminava il suo discorso, cioè che era lieto delle buone intenzioni che manifestava il ministro nella sua esposizione, ma che bisognava venire ai fatti, gli ricorderò che i fatti vi sono, perchè dopo la legge 30 maggio 1862 furono già appaltati per lire 2,251,000 di strade e per lire 1,500,000 di ponti. Se altri ponti non poterono essere appaltati non fu per colpa del Governo,

bensì per mancanza di chi abbia voluto assumerne l'impresa. Egli ha parlato del bacino di carenaggio che porta una spesa di un milione e mezzo: se il lavoro non è appaltato gli è perchè gli incanti tenutisi a Messina andarono deserti in questi ultimi giorni.

Dunque vede l'onorevole deputato che qualche cosa si fa: certamente vi vuol del tempo per le strade, si richiedono studi preliminari, bisogna fare costruzioni murali che dimandano molto tempo, tanto più quando si tratta di grandissime costruzioni, come viadotti, gallerie, ecc.

L'onorevole Paternostro si lamentava poi che le strade ferrate in Sicilia fossero un mito. Quando sono state votate, o signori, le strade ferrate? Sono due anni, e l'onorevole Paternostro non ignora quanti e grandi incagli abbia il Governo trovati nella convenzione che si è passata colla Società Adami per la concessione di queste strade. Tuttavia vi posso dichiarare che tutti gli studi prescritti per legge furono compiuti nel tempo stabilito, e parlo particolarmente della strada ferrata da Palermo a Bagheria che è tanto desiderata dai Palermitani. Ebbene, questa strada è quasi ultimata.

È vero che si mossero lagnanze riguardo alla costruzione di questa strada. Ed io ho incaricata una Commissione composta degli uomini più competenti per esaminarla. Essi l'hanno fatto ed hanno riconosciuti alcuni difetti, ai quali si può rimediare, e vi ha speranza che fra un mese o due la strada potrà essere aperta all'esercizio.

Quelli che hanno veduto quella strada incompiuta hanno detto: ma che strada ci date? Ma questo è quello che avviene generalmente in tutte le strade ferrate. Si aprono d'ordinario le strade prima che siano perfette, perchè per queste strade si richiede un capitale enorme ed è importantissimo che questo capitale sia utilizzato al più presto possibile; per ciò quando sono stabilite le rotaie ed il suolo e le opere si presentano abbastanza solide, immediatamente si aprono al pubblico servizio mediante costruzioni provvisorie onde poter trarne un prodotto dall'esercizio.

Intanto, mentre si esercitano i tronchi si eseguiscono i lavori di complemento, e si viene poi ad avere la strada veramente ultimata: così si è praticato per la ferrovia da Alessandria a Genova e per quasi tutte le altre linee, e così si farà in Sicilia.

Non hanno pertanto ad impazientarsi i Siciliani se vedranno aprire strade non ancora perfezionate. È questo un uso generale e non si può fare altrimenti. Riguardo poi alla ferrovia da Messina a Catania, a cui alludeva l'onorevole deputato Paternostro, egli non può ignorare quante formalità sieno imposte dalla convenzione Adami, prima che si possa metter mano alla costruzione di un tronco.

Il Governo dee fare gli studi pel progetto, e questo una volta compito va comunicato alla società; la società lo accetta o non l'accetta, e anche quando accetta non può ancora essere eseguito, ma bisogna tentare un appalto, e fatto l'appalto non possono ancora intraprendersi i lavori, perchè la società ha un diritto di prelazione.

Tutto questo dà luogo ad una serie di atti che ritardano immensamente le opere.

Il Ministero si è vivamente preoccupato della condizione delle strade calabro-sicule, ed una delle prime mie cure fu di studiare il modo di accelerarne, per quanto era possibile, la costruzione; io non posso entrare qui in minuti schiarimenti a questo riguardo, ma spero che tra non molto si potrà venire al Parlamento con qualche progetto che avrà per risultato e di sciogliere i legami che ci vincolano ad un sistema che inceppa la sollecita esecuzione delle opere, e di sviluppare i lavori con maggior energia, a soddisfacimento di tutti.

Ritengano, o signori, che tutto ciò che umanamente si poteva fare lo si è fatto, e che se non si procede così alacremente come si vorrebbe, se i lavori pubblici non camminano con quella velocità della mente e dello spirito, propria specialmente di popolazioni piene di brio e di vivacità, la ragione si è che per queste grandi opere ci vuole del tempo. Intanto qualche cosa si è ottenuto, si continuerà a lavorare, e se ora si darà al Governo il mezzo di agire con maggior efficacia, questi lavori saranno spinti dappertutto colla più grande risoluzione.

BERTOLAMI. Io sono lietissimo di dichiarare che mi son riescite appieno soddisfacenti le promesse del signor ministro e gli intendimenti che ci ha esposti. Anelante com'io sono di tutti i beneficii della civiltà italiana per la mia isola natale, nessuna cosa mi poteva essere più grata che quella sua risposta veramente consolante per noi e per le popolazioni siciliane.

Io sono contento particolarmente delle disposizioni che egli oramai ha in animo di prendere relativamente agli appalti; disposizioni per le quali ci è dato sperare che più non si sperimentino i lamentati ritardi. Sono lieto altresì che il ministro riconosca l'urgenza dei progetti che occorrono per moltissime opere; e più mi rallegro ch'egli abbia già risoluto di procedere agli appalti speditamente sui progetti di massima senza aspettare, quando il bisogno lo esige, i progetti definitivi. E ciò, signori, mi consola particolarmente per quella parte della Sicilia, ove la più viva impazienza è troppo altamente giustificata.

Quando si parla di strade della Sicilia, io posso convenire coll'onorevole Paternostro che esagerazione possa esservi nelle querele di una parte di essa, ma per un'altra poi, o signori, io debbo dichiarare che la condizione in cui giace è assolutamente incredibile per chiunque abiti queste provincie d'Italia, come è incredibile per qualsiasi abitatore del mondo civile.

Ove il bisogno è così evidente e così angoscioso, l'attendere ordinario è grave imprudenza; quindi io sono contentissimo che il ministro voglia oramai rompere gli indugi sgombrando all'uopo ogni incombenza preliminare che non sia veramente indispensabile.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 7, *Spese di annua manutenzione stradale*, lire 9,388,185 66.

(È approvato.)

TORNATA DELL'11 FEBBRAIO

Ora si procede allo spoglio della votazione per la nomina dei due vice-presidenti.

Risultamento della votazione:

Schede . . . . . N° 218
Maggioranza . . . . . » 110
Il deputato Restelli ebbe voti 120
Il deputato Miglietti. 119

La Farina 72 — Monticelli 61 — Mordini 34 — Crispi 16 — Audinot 3 — Cassinis 3 — Lanza 2 — Alcuni altri dispersi.

Proclamo quindi a vice-presidenti, avendo ricevuta la maggioranza assoluta, i signori deputati Restelli e Miglietti.

La tornata è sciolta alle ore 5 1/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Nomina di tre commissari di sorveglianza per le Casse ecclesiastica, e dei depositi e prestiti;

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

3° Discussione del bilancio dell'entrata pel 1863.