

TORNATA DEL 13 FEBBRAIO

## TORNATA DEL 13 FEBBRAIO 1863

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE MIGLIETTI.

**SOMMARIO:** *Omaggio. — Rinunzia e congedo. — Avvertenza del presidente circa la votazione fatta ieri per la nomina di sei commissari di sorveglianza. — Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1863 — Chiusura della discussione sul capitolo 11, Sussidi stradali — Voto motivato dal deputato Lanza G., e sua proposta di una somma — Questione sullo stanziamento anticipato di fondi per sussidi stradali da ripartirsi o no dal Ministero — Proposta del deputato Leardi — Repliche del ministro per i lavori pubblici Menabrea in difesa della proposta ministeriale — Opposizioni dei deputati Basile e Minervini alla proposta della Commissione — Riassunto del relatore Possenti in risposta agli oppositori — Approvazione del voto proposto dal deputato De Blasiis — Reiezione della proposta Lanza G. per riduzione della somma, e approvazione di quella domandata dal Ministero. — Presentazione di due disegni di legge: ampliamento dell'area della stazione di Torino; spese per lavori idraulici per fiumi nell'Emilia. — Si riprende la discussione del bilancio — Domanda del deputato Romano G. sopra il capitolo 12 circa i dieci milioni assegnati alle provincie meridionali, e schiarimenti del ministro dei lavori pubblici e di quello dell'interno, Peruzzi — Incidente sul capitolo 14, sospeso — Domanda del deputato Fiorenzi e schiarimenti. — Annunzio del ministro per le finanze Minghetti della sua esposizione finanziaria. — Osservazioni e domande del deputato Saracco (sui precedenti capitoli), e del deputato La Porta, sul 23, e risposte del ministro — Considerazioni e schiarimenti del ministro e del relatore sui capitoli 29 e seguenti, relativi alle ferrovie — Domande ed istanze del deputato Crispi sui lavori della ferrovia calabro-sicula, e risposta del ministro.*

La seduta è aperta all'una e tre quarti pomeridiane.

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

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

8813. L'Occaso Antonio, accolito, da Castrovillari, rappresenta che dal vescovo della propria diocesi gli viene diniegata l'ordinazione *in sacris* per esser propugnatore di libertà, e domanda la facoltà di poter esser consacrato dal vescovo della diocesi vicina.

8814. Finelli Giuseppe, medico-chirurgo, dimorante in Pienza di Toscana, si rivolge alla Camera per ottenere un'indennità per servizi prestati nell'ospedale di Massa Marittima e nello stabilimento penale di Volterra.

(Si procede all'appello nominale.)

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** Il commendatore Matteucci, senatore del regno, fa omaggio di una copia d'un opuscolo intitolato: *Raccolta di scritti politici e sulla pubblica istruzione.*

Il deputato Rendina Zaverio presenta la sua demissione di deputato per motivo di salute.

(È accettata.)

**SCALINI.** Prego la Camera di voler avere la compiacenza di dichiarare d'urgenza la petizione numero 8796, presentata da Piccoli Luigia vedova di Antonio Negri,

colla quale domanda una pensione per titoli nella petizione stessa esposti. Siccome la petente è già molto avanzata in età, così io credo che l'urgenza sia ammissibile.

(È dichiarata d'urgenza.)

**PRESIDENTE.** Il deputato Giuliani, per motivi di famiglia, prega la Camera di concedergli un permesso sino al 21 di questo mese.

(È accordato.)

Nella votazione di ieri non essendosi trovato un numero sufficiente di schede nell'urna, la nomina dei commissari per la Cassa dei depositi e prestiti e per la Cassa ecclesiastica non ha potuto avere effetto. La votazione sarà quindi ripetuta in un giorno della prossima settimana.

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

**PRESIDENTE.** La discussione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici rimase ieri sospesa al capitolo 11. Molti oratori avendo presa la parola sopra questo capitolo, in fine della seduta la Camera parve abbastanza illuminata e mostrò il desiderio che si venisse senz'altro ai voti. Fu proposta e fu anche appoggiata la chiusura, ma la Camera non ha preso deliberazione.

Ora interrogo la Camera se crede che si abbia ancora a mantenere la parola ai molti oratori iscritti per parlare sopra questo capitolo, ovvero si debba mettere ai

voti la proposta che, siccome dissi ieri, fu fatta e appoggiata perchè venisse chiusa la discussione, salvo al relatore di parlare per ultimo.

**LANZA GIOVANNI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**LANZA GIOVANNI.** Dopo che fu appoggiata la chiusura nella seduta di ieri, sopravvenne una circostanza la quale può modificare il voto che sarà per dare la Camera sulla chiusura stessa. Intendo di alludere al discorso pronunciato dall'onorevole Depretis.

L'onorevole Depretis nel difendere l'assegno portato al capitolo 11 ha fatto seri e gravi appunti alla Commissione. La Commissione si trova quindi in debito di rispondere a questi appunti, la qual cosa potrà fare egregiamente il nostro relatore. Ma dal canto mio avendo l'intendimento di proporre un ordine del giorno e una modificazione al capitolo 11, pregherei la Camera di voler poi consentirmi la parola per dar le ragioni dell'ordine del giorno e dell'emendamento che sarò per proporre.

Se la Camera me lo permette, darò immediatamente lettura dell'ordine del giorno, il quale servirà per dare un'idea concreta di quanto io sarei per esporre riguardo alla mia proposta:

« La Camera, riconoscendo la convenienza di promuovere la costruzione di strade consortili e comunali in tutte quelle provincie dove esiste maggior bisogno, invita il ministro dei lavori pubblici a presentare nella Sessione prossima un progetto di legge che determini le condizioni mediante le quali le provincie ed i comuni possono conseguire un proporzionato sussidio sul bilancio dello Stato. »

Aggiungo poi la proposta di ridurre la cifra da due milioni a 500 mila lire sia per soddisfare a quegli impegni che a quest'ora potessero esser presi dal ministro, sia per dare campo al ministro medesimo di presentare una legge la quale debba poi regolare questi sussidi. Quando la Camera me lo permetta, svilupperò la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Io devo interrogare la Camera se intende che la discussione sia riaperta, perchè in caso affermativo non posso far a meno di dare la parola, secondo l'ordine di iscrizione, ai varii deputati che l'hanno chiesta.

**LANZA GIOVANNI.** Se mi permette, signor presidente, farò un'osservazione a questo riguardo.

Le consuetudini invalsenella Camera sono che, quando un deputato presenta un ordine del giorno o una proposta, si dà facoltà al medesimo di svilupparla anche dopo la chiusura della discussione generale.

Io non intendo convertire in legge questa consuetudine che è piuttosto ispirata dalla discendenza della Camera che dal regolamento, ma accenno a questa nel solo intento di ricordare quanto si pratica in simili casi.

**PRESIDENTE.** Il deputato Lanza avrà anche questa facoltà, se la Camera non si oppone.

**LEARDI.** Domando la parola per proporre un sott'emendamento all'ordine del giorno testè letto.

**COLOMBANI.** Prima potremmo votare la chiusura.

**PRESIDENTE.** Interrogo la Camera se voglia che la discussione sia chiusa.

**MINERVINI.** Domando la parola per un richiamo al regolamento.

Io vorrei sapere se questa chiusura si riferisce a tutto ciò che si è discusso precedentemente, e se, essendovi una nuova proposta, questa chiusura non possa pregiudicare l'esame della proposta medesima.

**PRESIDENTE.** Non la pregiudica punto.

Interrogo la Camera se intende che la discussione sia chiusa.

(La discussione è chiusa.)

Ora darò la parola prima di tutto al signor relatore, poi al deputato Lanza per isvolgere la sua proposta.

**POSSENTI, relatore.** Io la prenderei anche dopo.

**PRESIDENTE.** Allora parli il deputato Lanza.

**LANZA GIOVANNI.** Signori, nella discussione di ieri molti oratori presero a parlare per combattere la proposta della Commissione riguardo al capitolo 11. Fra gli altri l'onorevole deputato Depretis con sodi argomenti tentò addimostrare non solamente la convenienza di conservare l'assegnamento portato in questo capitolo del bilancio, ma anzi contestò alla Commissione il diritto di poter proporre la radiazione di questo capitolo dal bilancio, e si fondò sopra una considerazione legale, cioè a dire sull'esistenza nella legge del 1859 che regola i lavori pubblici, colla quale è prescritto che nel bilancio si debba accendere un capitolo per sussidi a darsi ai comuni ed ai consorzi. E però egli soggiungeva che la Commissione poteva bensì proporre una modificazione alla somma del Ministero, ma non mai radiare interamente il capitolo.

Questa censura come ognuno vede è molto grave, giacchè dimostrerebbe che la Commissione ha proceduto ne' suoi lavori senza aver presenti le leggi organiche, e che essa ciecamente abbia proposto la modificazione al progetto del Ministero. Ora questo, o signori, non è; la Commissione aveva presente la legge del 1859 quanto la potesse avere presente l'onorevole Depretis, ma appunto perchè la Commissione aveva presente questa legge, sapeva che questa legge non è stata promulgata ancora in gran parte d'Italia, e che per conseguenza non poteva in nessun modo vincolare il Parlamento il quale rappresenta tutte le provincie del regno italiano, e non solo alcune provincie.

In secondo luogo si poteva ancora osservare che questa legge fu promulgata sotto l'impero dei pieni poteri. Ora non so se una legge promulgata in tempi eccezionali potesse imporre al Parlamento che stava per convocarsi, certe condizioni che vincolassero la sua libertà d'azione; e supposto pure che questa legge fosse stata promulgata da tutti i poteri costituzionali, tuttavia la legge non poteva vincolare come non vincola l'azione del Parlamento in materia di bilancio, salvo quando si tratti di spese che interessino i terzi con cui

si sia legati in virtù di anteriori contratti, salvo che si tratti di quelle spese sancite dal nostro Statuto, e alle quali la Camera assolutamente non può toccare. Ma per tutte le altre spese indicate nella legge comunale e provinciale esse non sono tali che possano vincolare l'azione del Parlamento in modo da non permettergli di sospenderle o di annullarle. E difatti l'onorevole Depretis, egli che è uno dei membri più anziani del Parlamento subalpino, non deve ignorare in quante circostanze quel Parlamento ha proceduto decisamente nell'esame dei bilanci con questa piena libertà d'azione, senza lasciarsi trattenere da considerazione alcuna di legge esistente quando credeva che l'interesse dello Stato richiedesse di togliere dal bilancio certi stanziamenti, quantunque fossero essi stabiliti per leggi organiche e fondamentali.

Io accennerò un solo fatto, che vale per tutti, a provare il mio asserto, ed è che il Parlamento subalpino sulla proposta stessa del ministro delle finanze d'allora, l'illustre conte di Cavour, depennò dal suo bilancio una somma egregia di sette e più milioni, che rifletteva la estinzione del debito pubblico. Ora ognuno sa che esisteva la legge organica del 1819, la quale stabiliva che tutte le rendite sul debito pubblico dovessero essere associate ad una quota d'ammortamento e che questa quota dovesse andare unita all'interesse del debito pubblico e portata in bilancio. Potrei citare molti altri esempi, meno importanti e meno gravi di questo, ma non credo necessario di farlo per rincalzare vieppiù la mia opinione.

È pertanto una verità incontestabile che il Parlamento si riserva la piena libertà di disporre delle cifre del bilancio, non dirò non avuto riguardo alle leggi esistenti, chè sarebbe per me un'eresia, ma avuto riguardo alle leggi esistenti, avuto riguardo all'interesse dello Stato, avuto riguardo al buon andamento dei servizi.

Il Parlamento può riservarsi la facoltà di modificare e di togliere le cifre del bilancio, come meglio crederà, soltanto che, appunto perchè il Parlamento deve dare l'esempio di non incagliare l'azione governativa, di non perturbare servizio alcuno, e deve nello stesso tempo rispettare il voto degli altri rami del potere legislativo, esso deve andare ben cauto nel fare riduzioni o radiazioni che possano essere contrarie a leggi esistenti fondamentali, perchè in questo caso potrebbe recare grave pregiudizio alla cosa pubblica.

Ciò sta alla sua prudenza di non fare leggermente se non quando si tratti di riparare ad un male maggiore. Quando, ad esempio, si trattasse di una legge organica assolutamente viziosa e che il Ministero si rifiutasse di riformarla, in questo estremo caso il Parlamento potrebbe anche diminuire o togliere i fondi necessari a mantenerla in esecuzione ed a continuare i servizi in essa legge previsti, onde costringere il Governo a presentarne la riforma.

Ma qui non si tratta nemmeno di perturbare una legge organica o alcun servizio, qui non si tratta altro che di una spesa facoltativa, tolta la quale non si ar-

reca alcun disturbo, nè pregiudizio ai terzi; quindi il Parlamento si trova pienamente libero o di stanziarla integralmente, o di diminuirla in proporzione dell'utilità ch'egli crede poterne ottenere.

Ma, o signori, è mestieri di esaminare la questione un tantino più dall'alto; nè crediate sia tempo sprecato, giacchè quella che si agita è una delle questioni che informano tutta l'economia dei bilanci e tracciano alla Commissione ed alla Camera la via da seguire.

La Commissione quando ricevette da voi l'onorevole mandato di studiare i bilanci e proporvi il frutto delle sue osservazioni, quale fu lo scopo che si prefisse? Quello che sapeva essere condiviso da tutti, e ansiosamente atteso dal paese, cioè di procacciare le maggiori economie possibili. E per verità, appena aperti i bilanci, la Commissione si trovò di fronte a cifre spaventose, si trovò di fronte a un passivo di ottocento milioni, dei quali, quattrocento circa per l'esercizio del 1862, quattrocento altri per quello del 1863; si trovò di fronte a un disavanzo di dugencinquanta milioni solamente nella parte ordinaria del 1863, dimodochè, compresa dalla gravanza della situazione, dovette naturalmente attendere con tutta la sua forza a veder modo di presentare a voi le proposte di considerevoli economie che le parevano possibili senza turbare alcun servizio pubblico.

Or bene, o signori, su quali cifre particolarmente la Commissione poteva proporre delle economie?

Essa non poteva certamente proporvi delle economie sugli interessi del debito pubblico, cioè a dire su circa 150 milioni del bilancio passivo, non poteva proporvene sulle dotazioni e neppure sulle pensioni; per conseguenza come vedete sono 200 e più milioni sui quali l'azione della Commissione era assolutamente impotente.

Ma vi è di più: vi sono tutte le spese che si richiedono per i servizi pubblici, spese le quali sono statuite nelle leggi organiche, vi sono le spese della guerra, le spese della marina.

Ora, o signori, sopra di queste spese si può fare sì qualche economia, ma non è possibile di poter immediatamente ottenere grandi risparmi senza sconvolgere il servizio, e credo che quando si riformi l'amministrazione, quando si voglia rivenire dal sistema troppo burocratico che ci irretisce, quando noi avremo un vero discentramento, dando ai comuni ed alle provincie quella maggiore libertà di amministrarsi che serve anche a sgravare lo Stato di molte spese, allora soltanto potremo anche sui servizi pubblici portare una grande riduzione di spesa.

In quanto alla guerra, o signori, ed alla marina è inutile parlarne. Voi tutti siete d'accordo che sopra questi due rami di spesa bisogna andar guardinghi prima di portarvi la falce, chè non si farebbe altro che nuocere grandemente alla nostra situazione politica presente ed all'avvenire d'Italia.

Che si possano fare delle economie anche su questi rami, io non ne dubito, senza diminuire la forza militare, ma, o signori, queste economie ristrette in li-

miti angusti, non possono in definitiva risultare gran cosa.

Dunque non vi rimaneva più, escluse queste grandi categorie di spese, che operare riduzioni considerevoli sopra le spese facoltative, sopra quelle spese le quali possono essere di un'utilità maggiore o minore, ma che assolutamente il Governo non ha preso impegno di sorta, e che per conseguenza è libero alla Camera di poter sopprimere o votare in totalità od in parte.

Or bene, o signori, la Commissione non ha creduto con ciò di dovere ciecamente togliere tutte le spese facoltative; essa ha fatto una distinzione, essa ha considerate quelle spese facoltative, la di cui utilità politica, economica, finanziaria è della massima evidenza, e per queste certamente la Commissione non vi propone alcuna diminuzione; invece per quelle spese le quali sono di un'utilità minore, per quelle spese, le quali, quantunque possano avere l'apparenza di aiutare lo svolgimento della ricchezza pubblica, tuttavia nell'approfondire alquanto la materia, si conobbe essere di un'utilità incerta, ovvero non corrispondente all'aggravio, di queste la Commissione fu decisa di proporne l'abolizione.

Signori, io non credo che queste mie considerazioni, le quali non sono altro che l'espressione dei voti della Commissione, possano riescervi ingrati, anzi io sono persuaso che i vostri intendimenti collimano perfettamente coi suoi.

Infatti, già fino dalla seduta di ieri io osservava di passaggio che la prima cosa che noi dobbiamo proporci, per portare qualche sollievo alla situazione finanziaria, è quella di cercare di perequare almeno le spese ordinarie colle entrate ordinarie. Or bene, per ottenere questa perequazione è necessario assolutamente di fare, senza ritardo, risparmi molto considerevoli, molto importanti, e di mettere delle imposte; ma certamente bisognerà, tanto nel fare riduzioni, come nell'aggiungere delle imposte, andare con quella misura che da una parte non incagli lo sviluppo della prosperità del paese, e dall'altra non aggravi oltremodo la sorte dei nostri contribuenti. Perciò bisogna fare la sua parte proporzionata alle une ed alle altre.

Dirò di più, che se voi volete con ragione e senza destare vivi risentimenti nel paese, imporre nuovi oneri, dovete prima di tutto dimostrare di far quanto è possibile per ridurre le spese al puro necessario.

Or bene, io credo che l'equilibrio tra le spese ordinarie e le entrate ordinarie non sia d'impossibile attuazione ed anche presto, purchè si verifichi questo fatto che il Ministero e la Camera sieno d'accordo in volerlo. Noi attualmente abbiamo un bilancio (parlo del bilancio del 1863), il quale presenta circa 770 milioni di spese ordinarie ed un attivo il quale raggiunge appena 560 milioni.

Or bene, se noi arriveremo a far nelle spese un risparmio di circa 70,000,000, cioè a stabilire il bilancio delle spese in 700,000,000, non sarà difficile portare anche l'attivo a 700,000,000. La possibilità di ridurre

il bilancio passivo a 700,000,000 a me pare evidente. Nessuno vorrà contestare che in media su tutto il bilancio ordinario non si possa fare un'economia del 10 per cento. È ben inteso che vi sono articoli sui quali non è possibile alcuna riduzione, ma essendovene altri sui quali è possibile un risparmio assai maggiore del 10 per cento, si può ritenere per attendibile una economia media del 10 per cento.

Di questo, signori, io sono persuasissimo. So come si fanno i bilanci dalle amministrazioni pubbliche. Generalmente la cifra che si propone non è quella che veramente sia di tutta necessità. Una certa larghezza nelle proposte di spese si pratica da tutte le amministrazioni dello Stato, e questa latitudine per certo non è al di sotto del 10 per cento. È per ciò chiaro che, senza contare per ora sulla riforma di leggi organiche per diminuire le spese, solo che concorra la buona volontà dell'amministrazione con quella della Camera, si conseguirà senza scosse una riduzione di circa 10 per cento sopra tutte le spese del bilancio passivo; perciò è possibile di poter alleggerire nel 1864 il bilancio passivo ordinario di 70 milioni e ridurlo a 700 milioni.

Ora, per portare il bilancio attivo, il quale è di 560 a 700 milioni, che cosa occorre? Occorre avanti tutto migliorare alcuni servizi i quali sono evidentemente viziosi e che, mentre da un lato costano assai più di quello che veramente occorra, dall'altro rendono assai meno all'erario pubblico. Qui non è il caso di entrare in maggiori particolari; d'altronde sarebbe inutile il volerli, direi, enumerare per sottile a voi che conoscete perfettamente la situazione di questi diversi servizi. Io accennerò solamente che, sia i servizi dei tabacchi, sia quelli per la riscossione delle contribuzioni, sia i servizi relativi alla magistratura, sia quelli relativi alla istruzione pubblica sono suscettivi di un grande risparmio nella spesa, mediante qualche riforma, mediante poche modificazioni. Ora io credo che sia facile con queste riforme di poter risparmiare non meno di 20 a 25 milioni, e per conseguenza in questo modo di diminuire sempre maggiormente il bilancio passivo, e di ridurlo ancora al di sotto della cifra di 700 milioni.

Ma queste riforme, o signori, hanno un altro vantaggio, quello cioè che possono accrescere d'assai anche il prodotto.

Noi vediamo una sproporzione enorme tra le spese, per esempio, che portano le manifatture dei tabacchi ed il loro prodotto. Se noi confrontiamo questi due fattori con quelli analoghi d'altri paesi, ad esempio della Francia, che ha una amministrazione eguale riguardo ai monopoli, noi vediamo che, mentre da noi la proporzione tra la spesa e l'entrata sta come 1 a 2, in quei paesi la proporzione tra la rendita e la spesa è come 1 a 3, come 1 a 3 1/2.

Io vi cito solamente uno di questi fatti per dimostrarvi la possibilità di accrescere questo reddito. Vi dirò lo stesso riguardo alle dogane.

Non v'ha dubbio che le dogane, quando siano presso di noi bene organizzate, quando si sia giunti a reprì-

mere il contrabbando, daranno facilmente un prodotto da 75 a 80 milioni, e senza aspettare molti anni, giacchè questo aumento si può ragionevolmente attendere non tanto dallo sviluppo della ricchezza, quanto dalla repressione del contrabbando. Ora invece le dogane non ci rendono che la tenue somma di 57 a 58 milioni con una spesa di circa 22 milioni di lire. Quindi vedete che su questo ramo unicamente voi potete realizzare un maggior prodotto di 15 milioni e più.

Quindi a me pare che facilmente, mediante questi miglioramenti da farsi nei servizi pubblici, si possa portare il bilancio attivo a 600 milioni, cioè accrescerlo dei 40 o 50 milioni che ora mancano per arrivare ai 600 milioni.

Rimane a trovare l'egregia somma di 100 milioni, e questi, non vi è altro mezzo, bisogna ottenerli dall'imposta, nè mi pare che la cifra sia esagerata; quando questi 100 milioni sieno attinti alle diverse sorgenti della nostra ricchezza, senza violentare di troppo la fortuna dei contribuenti, si possono conseguire senza gravi difficoltà. Ecco allora ottenuto il pareggio, od almeno, se non l'ottenete completo, vi avvicinate d'assai al pareggio tra le spese ordinarie e le entrate ordinarie.

E questo sarà, o signori, un immenso risultato politico e finanziario.

In quanto alle spese straordinarie avanti tutto dovremo riflettere meglio prima di stanziarle, cioè pensare con quali mezzi soddisfare ad esse. Non mancano in primo luogo vistose risorse nazionali che il Governo potrà realizzare; e qualora anche occorra di ricorrere al credito per eseguire opere pubbliche di natura riproduttiva, noi lo troveremo molto disposto a darci i suoi capitali a buoni condizioni, sapendo che questi danari saranno bene impiegati, e che d'altronde la fortuna del regno d'Italia sta assisa su basi inderogabili, potendo da sè sola far fronte alle sue spese ordinarie.

Ecco il complesso delle considerazioni che hanno guidata la Commissione nel fare il suo lavoro. Se voi la volete assecondare, bisogna assolutamente che, senza lasciarvi sedurre dalle illusioni di meschini interessi locali e dall'impazienza di vedere soddisfatti tutti i vostri desiderii, depenniate dal bilancio ogni spesa che non sia assolutamente necessaria ed urgente, sotto i rapporti politici, economici e finanziari, altrimenti sarà impossibile che voi otteniate, non dirò una economia di 70 milioni, ma nemmeno quella di 20 milioni.

**DE BLASIS.** Domando la parola.

**LANZA GIOVANNI.** Ora vengo alla questione tutt'affatto speciale del sussidio.

Si parlò dell'utilità dei sussidi, nè io ho mai contestata quest'utilità per promuovere opere pubbliche; nè la Commissione nella sua relazione respinse questa massima, che anzi essa dichiarò esplicitamente il bisogno che lo Stato concorra a promuovere i lavori provinciali, comunali e consortili. Solamente essa respinse il mezzo

sin qui seguito, quello cioè di stanziare una spesa egregia di due milioni e mezzo per sussidi senza alcuna norma.

Ora, egli è impossibile che la loro distribuzione sia fatta equamente e nel vero interesse delle opere che si vogliono favorire.

Qui non è il caso di discendere a tanti particolari, perchè io sono persuaso che basti accennare, e nessuno vorrà contrastarlo, che una buona parte di questi sussidi si assegna dal Ministero senza che vi sia preceduto un esame veramente serio della utilità dei lavori pei quali si accorda.

E diffatti come volete che su nove mila comuni circa che vi sono, sopra 59 provincie, e per conseguenza sopra una massa di domande, non sempre corredate di disegni e di calcoli, il Ministero possa esaminare tutto, fare un giudizio comparativo, ed assegnare sussidi solo a quelle opere che sono di maggior convenienza, a quei soli paesi che si trovano privi o scarsi di mezzi per poterle eseguire? Questo è un sogno. Per quanta possa essere la sollecitudine e la buona disposizione del Ministero, questo non è possibile. Cosicchè questi sussidi si danno generalmente a caso, salvo rare eccezioni, e si danno generalmente per opere le quali si farebbero egualmente senza di essi.

Io ho l'intima convinzione che questi due milioni e mezzo di sussidi non aumentino nemmeno di cento chilometri le strade dello Stato, giacchè un comune che è disposto d'intraprendere un'opera che costi 30, 40, 50 o 100 mila lire non si astiene dal farla unicamente perchè ci manchi il sussidio di due, tre o quattro mila lire che può dare il Governo. Dunque io non credo che in questo modo si possa veramente giovare allo sviluppo delle opere pubbliche.

Inoltre, osserverò che questi minimi sussidi ai comuni possono meglio darsi da un altro corpo costituito, il quale, direi quasi, ha la speciale missione di sovvenire i comuni che ne abbisognano, voglio accennare ai Consigli provinciali. Questi Consigli ora hanno un bilancio che si può dire quasi costituito interamente di sussidi per le strade.

Dunque lasciate ai Consigli provinciali questa cura, che conoscono meglio i bisogni delle località; lasciate ad essi di giudicare quali siano le opere che debbono essere sussidiate, e giacchè hanno i mezzi, esse le potranno aiutare anche senza il concorso dello Stato.

Sapete quali sono invece le opere pubbliche che bisogna che il Governo sussidi? Sono quelle che interessano non solamente un comune, ma molti comuni. Io prendo ad esempio le provincie meridionali, le quali, come tutti sappiamo, più delle altre dello Stato hanno bisogno di strade. Or bene, come volete, per esempio, che questi comuni con un sussidio che possono ottenere dallo Stato di 5, 10 o 20 mila lire al più possano fare una strada la quale suole essere della lunghezza di 40, 60, 100 chilometri per andare a raggiungere la strada provinciale o nazionale, giacchè in quelle provincie, per quanto io sappia, esistono po-

chissime strade nazionali, ed ancor più poche strade provinciali?

Ognuno vede che quei comuni per poter raggiungere un'arteria principale debbono percorrere una linea lunghissima che richiede una spesa proporzionata alla lunghezza, e che per conseguenza un piccolo sussidio non può essere sufficiente.

Ma come andare in soccorso di questi comuni? Non altrimenti che studiando bene quale sia la rete di strade provinciali o consortili che loro convenga, e dopo uno studio di massima fatto sopra questa base stabilire la proporzione con cui e comuni e province debbono concorrere per fare queste strade consortili o provinciali, e chiedere poi al Parlamento il concorso dello Stato in una data proporzione per l'eseguimento di queste strade. In questo modo voi darete un soccorso efficace a tutta una provincia, a tutta una regione, e potrete far eseguire delle opere veramente grandi e giovare nello stesso tempo non solo a tutte le provincie, ma anche ai comuni, perchè in questo modo i comuni si troveranno tutti più o meno avvicinati alle arterie principali; e per conseguenza quel tronco di strada che dovranno fare per raggiungerle sarà di assai minore lunghezza, epperò richiederà una spesa assai minore. Nel caso poi che si trovi qualche comune posto in condizioni economiche così ristrette da non poter da sè solo fare neppure tutta la spesa per costruire il suo piccolo tronco di strada, il Consiglio provinciale potrà venire in suo soccorso, giacchè non si tratterebbe più che di un tenue assegno.

Ecco in che modo io intendo il concorso che lo Stato deve dare alle provincie ed ai comuni. E seguendo questo sistema, o signori, oltrecchè si ottengono grandissimi risultati, voi togliete ogni sospetto di parzialità e troncate la via a quelle recriminazioni che non mancano mai di manifestarsi tuttavolta che si fanno distribuzioni di questi sussidi, a discrezione del Ministero e senza norme fisse, giacchè quelli che sono dimenticati credono sempre di essere stati sacrificati, non tanto perchè l'opera per la quale essi chiedevano sussidio fosse meno importante dell'altra che ottenne, ma unicamente perchè vi furono protettori più influenti per un comune che per un altro.

Parmi adunque chiaro che anche sotto l'aspetto, direi, politico sia necessario che questi sussidi si diano in faccia al pubblico, si diano dopo matura discussione, si diano con un progetto impersonale, direi, con un progetto che tratti dell'interesse generale di una regione, oppure di una vasta provincia, e non si distribuiscano in modo quasi privato e discrezionale dal ministro al comune *A*, piuttosto che al comune *B*, che in altro linguaggio si suppongono concessi al deputato *A*, piuttosto che al deputato *B*.

D'altronde rilevo ancora uno sconcio che sussiste con questo sistema.

Mentre abbiamo una legge di contabilità, la quale stabilisce che nessuna somma la quale oltrepassi le 30

mila lire per una spesa straordinaria nuova possa essere accordata senza una legge, noi diamo due milioni al Governo onde li distribuisca per opere pubbliche nuove che riguardano comuni o provincie, e li distribuisca, volendolo, anche in somme parziali assai superiori alle lire 30 mila. Ora vi pare egli ragionevole il mettere un vincolo per quanto riguarda gli interessi dello Stato, e poi lasciar briglia sciolta quando si tratta di spender denari dello Stato a titolo di sussidio a beneficio de' comuni e delle provincie? Anche per questo lato l'assurdità è palese.

Ma, signori, per suffragare il mio dire vi citerò un esempio molto autorevole, ed è quello che offerse il Parlamento subalpino nella discussione del bilancio del 1854.

Sorse nella discussione di quel bilancio l'identica questione che ora trattiamo.

Il Ministero stanziava nel suo bilancio per i lavori pubblici un assegnamento di 400,000 lire per sussidi ai comuni. Nella Commissione del bilancio vi ebbe lungo dibattimento e grande contrasto; tuttavia prevalse la idea di accordare le 400,000 lire. La discussione venne alla Camera. L'onorevole deputato Lorenzo Valerio, ora prefetto di Como, membro anch'egli della Commissione del bilancio, e che aveva contrastata vivamente questa cifra nella Commissione, prese l'iniziativa per proporre alla Camera la radiazione assoluta della medesima, e il ministro per i lavori pubblici d'allora, come è ben naturale, si oppose anche vivamente.

Molti deputati di poi parlarono, chi per difendere, chi per combattere quella proposta, mentre il ministro delle finanze d'allora, l'egregio conte di Cavour, se ne rimaneva in silenzio quasi come indifferente alla discussione.

Ma un arguto deputato seppe, direi quasi, stuzzicarlo, e provocò una spiegazione da lui.

Allora l'illustre uomo di Stato, come era abituato a fare anche in parecchie altre circostanze, si sovvenne avanti tutto dei bisogni delle finanze, e senza più pensare che il suo collega difendeva l'assegnamento, senza più pensare forse che una gran parte dei deputati della maggioranza lo difendevano pure, sorse a combatterlo; ma di questo non è a stupire, imperocchè quel grande uomo di Stato in tutte le occasioni postergava ogni cosa agl'interessi del paese.

Se mi permettete, io vi leggerò le poche parole che egli pronunciò a tale riguardo, giacchè, o signori, comprendono un sistema, comprendono veramente tutta la questione, e, sto per dire, ne propongono la soluzione più razionale.

Egli rispose in questi termini:

« In tempi normali io convergo che si potrebbe lasciare senza inconvenienti la cifra stanziata. Quando fu compilato il bilancio le circostanze essendo più favorevoli, io non ho visto motivi sufficienti per farla scomparire; ma dall'epoca in cui il bilancio fu presentato alla Camera e quella in cui viene in discussione, sicuramente le circostanze finanziarie del paese si sono fatte assai più gravi, e riesce molto più difficile al Governo di pro-

curarsi i fondi necessari per sopperire a tutte le spese dello Stato.

« Quindi se la Camera crede che si debba far qualche economia su questo bilancio, io penso che debba portarla su questa categoria. Tuttavia conviene avvertire a quanto venne detto dall'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici e dal signor relatore della Commissione, che vi sono impegni presi, ma subordinatamente ai voti della Camera.

« Questo voto essendo stato sempre favorevole a questi stanziamenti, simile impegno ha dovuto far nascere tali speranze che potevano essere considerate come certezze; vi è di più un altro vincolo preso dal Ministero, ed in certo modo sancito dalla Camera, ed è quello relativo alla provincia di Bobbio.

« Perciò io porto opinione che si potrebbe ridurre tal somma da lire 400,000 a 100,000. (Qui il rendiconto nota: *Sensazione e movimenti in senso diverso*) Questa è la mia opinione.

« Io penso che la Camera debba adottare un altro sistema rispetto alle opere di pubblica utilità.

« Il Ministero ha più volte dichiarato esser suo intendimento di proporre una nuova legge per la classificazione delle strade reali. Facendo dal bilancio dello Stato scomparire la manutenzione delle strade che corrono parallelamente alla via ferrata, si otterrà una larghissima economia, la quale dovrà essere in gran parte consacrata a promuovere la costruzione di alcune strade che rivestono il carattere di utilità generale, ed a sopperire in parte alla spesa del mantenimento delle medesime quando verranno ultimate.

« In tal guisa si riuscirà più agevolmente a compiere il sistema di viabilità dello Stato.

« Come ho di già asserito, il bisogno della costruzione di strade è sentito dappertutto: solo per alcune opere mancano assolutamente alle località i mezzi per compierle. Per queste opere, le quali interessando molte parti dello Stato richiedono somme ingenti, somme che forse trovansi fuori di proporzione coi mezzi delle località che vi sono direttamente interessate, è necessario il concorso dello Stato. Adottando questo sistema salveremo ad un tempo l'interesse dell'erario ed il vero interesse delle provincie, perchè promuoveranno opere grandi per le quali, lo ripeto, è necessario un largo concorso per parte dello Stato, e lasceremo alle località la cura di fare le strade secondarie alla spesa delle quali i mezzi che trovansi a disposizione delle località possono bastare.

Lo ripeto, in vista dei cambiamenti che si sono operati nella posizione finanziaria dal punto in cui s'è presentato il bilancio, posizione la cui gravità è inutile dissimulare, io propongo che questa categoria venga ridotta di 300,000 lire. »

In seguito a questa dichiarazione del conte di Cavour la discussione continuò più viva che mai; finalmente si venne nel temperamento a mia proposta di stanziare per quell'anno la somma di lire 200 mila, in vista degli impegni contratti, e questo fu accolto dalla Camera.

Pertanto mi pare che l'autorità di un tant'uomo possa avere anche qualche peso sulla decisione che sta per prendere la Camera. Egli pure credeva che il vero modo di sussidiare le opere pubbliche locali non sia quello di stanziare somme indeterminate sul bilancio, ma invece quello di sussidiarle largamente in seguito a progetti concreti che ne dimostrino l'utilità, il che non si può conoscere se non quando si abbia avanti gli occhi un disegno di legge da cui risulti e la importanza dell'opera, e i paesi che interessa, e l'importanza della spesa, e quindi la proporzione con cui debbono concorrere tutte le parti interessate.

Io finirò con un'ultima considerazione estranea alle ragioni economiche e finanziarie, ma tutt'affatto d'ordine politico.

Io lascierò all'apprezzamento vostro il decidere se negli ordini costituzionali sia molto prudente lasciare a mano dei ministri delle somme egregie senza norma alcuna per distribuirle. Io credo che nessuno potrà acconsentire a una massima, che può essere fonte di seri abusi.

Figuratevi un ministro *abile*, il quale abbia a sua disposizione un paio di milioni alla vigilia delle elezioni generali, e che voglia servirsene nell'interesse del suo partito, poi riflettete quali saranno le conseguenze.

Qui, o signori, non ho d'uopo di dirvi che non faccio allusioni a chicchessia; l'ho già dichiarato ieri e lo ripeto ora; d'altronde la posizione in cui mi trovo dirimpetto al Ministero presente vi prova abbastanza che contrastando questa spesa non intendo di fare alcuna allusione personale, ma che la ipotesi ch'io affaccio è tutt'affatto nella sfera astratta ed impersonale.

Dunque mi pare che anche sotto il rapporto politico sarebbe assai imprudente lo stabilire che il ministro dei lavori pubblici dovesse in tal qual modo avere i suoi fondi segreti, avesse cioè una somma di circa due milioni e mezzo da disporre a suo piacimento.

Si può qui obiettare che vi è la pubblicità. Questo sta bene, la pubblicità fino ad un certo punto è un correttivo, ma non rimedia a tutto.

Io credo che tuttavolta che il Parlamento può prevenire gli abusi deve farlo indipendentemente anche dalla pubblicità; una cosa giova all'altra.

Io quindi per tutte queste considerazioni propongo l'ordine del giorno che ho già letto, e nello stesso tempo che il capitolo 11 sia portato a 500,000 lire.

**MANCINI.** Domando la parola per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**MANCINI.** Ho udito che ieri la Camera aveva chiusa questa discussione...

*Voci.* No! no!

**MANCINI.** Se non è chiusa la discussione, non ho nessuna mozione d'ordine a fare.

**PRESIDENTE.** La discussione attualmente versa unicamente sulla proposta dell'onorevole Lanza. È vero

che l'onorevole Lanza nel suo discorso andò forse un po' più in là di quel che portasse la sua proposta, ma la discussione veramente fu chiusa prima di questo discorso.

**MANCINI.** In tal caso mi astengo dal fare la mia mozione d'ordine, ritenendo come naturale che quella medesima larghezza che è stata conceduta all'autore della proposta non possa essere negata a coloro i quali, come me, vorranno manifestare un'opinione contraria.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Leardi intende di fare una proposta la quale sussista indipendentemente da quella dell'onorevole Lanza?

**LEARDI.** Io propongo un emendamento alla proposta del deputato Lanza, lo esporrò in una parola, sola, quindi domanderò di svilupparlo.

**DEPRETIS.** Domando la parola.

**LEARDI.** Io accetto pienamente l'ordine del giorno dell'onorevole Lanza, ma non consento nella riduzione da lui proposta, e mantengo invece la cifra proposta dal Ministero.

Ecco l'emendamento che io propongo all'ordine del giorno del signor Lanza; quando la Camera me lo permetterà, io ne dirò brevemente i motivi.

**PRESIDENTE.** Sviluppi pure la sua proposta.

**DE BLASII.** Ho domandato la parola prima del deputato Leardi.

**PRESIDENTE.** Ora spetta al deputato Leardi per lo svolgimento della sua proposta. D'altronde non è il suo turno, perchè prima del deputato De Blasii l'ha chiesta anche il signor Basile.

**LEARDI.** L'onorevole presidente della Commissione del bilancio ha concentrato, direi, tutte le sue batterie per difendere il suo ordine del giorno, che ha per iscopo di ridurre di un milione e mezzo la cifra proposta dal Ministero.

Mi congratulo tuttavia coll'onorevole deputato Lanza che ha già fatto un passo nel senso della proposta ministeriale, che è anche la mia, vale a dire che, mentre ieri la Commissione proponeva l'annullamento dell'articolo in questione, quest'oggi la Commissione medesima, poichè credo che l'onorevole deputato Lanza sia interprete del voto della Commissione del bilancio, si è fatta più liberale verso questi comuni da sussidiarsi, proponendo lire 500 mila.

Io in verità non comprendo che, allorquando per ragioni che furono già ampiamente sviluppate tanto da coloro che ne sostengono anche in teoria questo sussidio, quanto da coloro che stanno per l'economia, tutti furono d'accordo che in quest'anno non si poteva assolutamente depellire affatto questa spesa, come il ridurla a 500 mila lire possa corrispondere ai bisogni dei comuni ed ai seri impegni già assunti dal Ministero e dai suoi funzionari.

Il bilancio del 1863 è già quasi consumato per una quarta parte, il sussidio di 500 mila lire corrisponde appunto a questa quarta parte; ma le promesse ed i seri affidamenti non si fanno per una quarta parte;

si tratta di consorzi che sono in via di formazione, e si formano appunto perchè sperano il sussidio completo. Tolta questa speranza, poco faranno; avranno avuto torto a contare troppo sul Governo, ma il fatto sta che senza l'aiuto del Governo questi consorzi non si costituiranno.

L'onorevole Lanza ha detto che l'unica economia un po' efficace, un po' importante che si poteva fare su questo bilancio era quella di questi due milioni, che altre economie non si potevano fare; anzi è andato più oltre, e disse che poche economie si potevano anche fare sugli altri bilanci.

Io non comprendo che, quando si spendono milioni nelle ferrovie, si vogliono poi arenare ad un tratto le opere consortili e municipali che sono in corso, le quali non sono che un corollario delle ferrovie e procurano indirettamente un vantaggio alle finanze. Noi abbiamo votato delle leggi colle quali abbiamo garantito ad una ferrovia un'interesse, ad un'altra un prodotto netto, ad un'altra un prodotto brutto; per molti anni le finanze dovranno soggiacere a dei gravi oneri appunto per queste garanzie.

Or bene, molte strade comunali, molte strade consortili e provinciali conducono appunto a queste ferrovie, aumentano gli introiti delle ferrovie medesime e diminuiscono perciò in molti casi il carico dello Stato. Io non ho bisogno di provare questo perchè la Camera lo comprenderà. Del resto potrei citare dei fatti precisi che dove manca una strada che conduce alla stazione, ivi manca quasi affatto l'introito della ferrovia; potrei citare delle stazioni di ferrovie che sono passive perchè non sono coadiuvate dalle strade comunali; potrei citare delle stazioni di ferrovie che erano passive e che diventarono poi proficue in seguito a migliorie relative a strade comunali.

Mi permetterò un'ultima considerazione ed avrò finito, poichè non vorrei incorrere nella disapprovazione dell'onorevole Gallenga e degli altri deputati che si associarono con lui nel fare una proposta che tendeva ad economizzare il tempo della Camera.

La considerazione che voglio fare è questa: i sussidi che noi accordiamo ai comuni ed ai consorzi tendono a favorire le classi agricole, le classi che impinguano il bilancio, le classi dei contribuenti, le classi cioè di coloro che danno da una mano, ma non pigliano dall'altra. Queste classi di contribuenti ci potranno dire: voi pretendete che quest'economia è indispensabile, ma avete voi fatto tutte le economie che si possono fare? Avete fatto l'economia sulle aspettative, sulle amministrazioni centrali, e tante altre che si potrebbero e si dovrebbero fare quando si procedesse con quel rigore con cui si è proceduto dalla Commissione?

Ebbene, prima di far tutte queste economie, mentre stiamo preparando gravi imposte, dovremo sopprimere questo non troppo ingente sussidio.

Pensate, o signori, che abbiamo già tolto un sussidio abbastanza importante all'agricoltura, mentre ab-



TORNATA DEL 13 FEBBRAIO

biamo lasciato molti altri sussidi alle accademie e che probabilmente non toglieremo i vistosi sussidi che sono assegnati ai teatri. Sarà dunque il solo campagnuolo, sarà colui che abita lontano dai centri che dovrà soltanto pagare senza che possa ricevere sussidi e incoraggiamenti? Mi direte: dunque volete continuare in questo sistema di sussidi che la scienza economica condanna, sussidi che non dirò dati ad arbitrio, ma dati con una facoltà troppo larga al Ministero dei lavori pubblici? No, signori, ciò che vi domandiamo oggi non è che temporario. Spero, anzi dirò che ne ho la morale certezza, che fra un anno noi avremo votata una buona legge provinciale che consacri l'autonomia amministrativa delle provincie per ciò che riguarda i lavori pubblici. Onde ne avverrà che esse, soddisfatte di aver acquistato maggiore decoro e maggior potere, sentiranno l'obbligo di fare con maggior larghezza e con maggiore cognizione di causa.

Per tutte queste ragioni, io mantengo la cifra proposta dal Ministero.

Dirò un'ultima parola per rispondere ad un'obiezione dell'onorevole Lanza, quella cioè che il lasciare questi due milioni al ministro dei lavori pubblici è cosa molto pericolosa.

Per rinforzare la sua argomentazione si è servito di un argomento *ad hominem*, cioè che egli combattendo la proposta ministeriale non poteva essere sospetto di farlo per poca simpatia verso il Ministero al quale deve affidare la ripartizione del sussidio.

Ora mi permetta la Camera di dire alla mia volta che io (non sospetto d'aver troppa simpatia pel Ministero) affido volentieri questi due milioni (*Si ride*) al ministro dei lavori pubblici, persuaso che saprà, come il suo antecessore, ripartirli equamente per la maggiore prosperità dei comuni e dei consorzi che ne hanno bisogno.

**MENARREA, ministro per i lavori pubblici.** Mi duole non sia presente l'onorevole Lanza, però, come non intendo di rispondere a tutte le singole parti del suo importante discorso, mi limiterò a parlare semplicemente della questione attuale, dei due milioni, cioè, stanziati al capitolo 11 a titolo di sussidio alle strade comunali e consortili.

L'onorevole precipitante propone un ordine del giorno con cui invita il Governo a presentare al Parlamento un progetto di legge per stabilire le basi dei concorsi che lo Stato deve dare alle strade consortili e comunali.

E a questo proposito noterò che molte provincie, e specialmente le meridionali, furono l'oggetto dell'attenzione immediata del Ministero, e che si sta ora elaborando un progetto di legge che ha appunto per particolare scopo la costruzione di una rete di strade comunali e consortili nelle provincie meridionali e di stabilire sussidi, determinando a un tempo il modo di distribuirli, affinché queste strade consortili e comunali sieno attivate colla massima sollecitudine.

Riguardo poi alla somma fissata nel bilancio, e che

l'onorevole Lanza vorrebbe ridotta a 500 mila lire, è bene si conosca in qual modo essa sia stata ripartita, e così scompare ogni dubbio che in tale ripartizione non si sieno prese tutte le misure per assicurarsi che l'applicazione fosse fatta a dovere.

Per distribuire questi sussidi adunque si interpellavano i Consigli provinciali, i quali dovevano indicare i comuni e le opere per le quali lo Stato era particolarmente richiesto di concorrere; si interrogavano indi i prefetti, gli ingegneri capi, sicchè il Ministero potesse avere tutte le opportune e più precise informazioni.

E qui mi permetta la Camera di indicarle per quali lavori siano stati accordati i sussidi. Non darò tutti i particolari relativi alle singole provincie, ma ne esporrò un riassunto generale e per sommi capi.

Per le antiche provincie il totale dei sussidi accordati è di 340,500 lire, e l'ammontare delle opere sussidiate, delle opere cioè che debbono essere eseguite a carico dei comuni e delle provincie sale ad 8,835,900 lire.

Per la Lombardia il sussidio è di 216,700 lire, e l'ammontare delle opere sussidiate di 1,485,700 lire.

Per la Toscana si accordarono 69,000 lire, mentre i comuni dovevano spendere 810,200 lire.

Per l'Emilia, le Marche e l'Umbria, 375,000 lire, e le relative opere sussidiate importavano 5,078,659 lire.

Alla provincia di Napoli si diedero 783,415 lire, e la cifra per le opere sussidiate sale ad oltre 8,000,000.

Per la Sicilia infine i sussidi sono 218,000 lire, e le opere sussidiate importano 1,416,500 lire.

Appare da questo breve cenno, o signori, come con due soli milioni siano state attivate opere il cui valore sarà di lire 25,675,000 circa.

Un tal risultato vi prova che il sussidio ha effettivamente avuto per iscopo di animare i comuni e le provincie a far tutti i loro sforzi onde migliorare le condizioni delle loro comunicazioni.

Qui però devo dichiarare che il Ministero intende di trasportare nel prossimo bilancio il capitolo *Sussidi per strade comunali e consortili*, fra le spese straordinarie perchè la somma da bilanciarsi muta ogni anno secondo il variare dei bisogni dei comuni e delle provincie.

Quanto poi al modo di fare la distribuzione di questa somma, sarà cura del Ministero di fare ancora nuovi e più profondi studi.

Ma non posso intanto dissimulare che col volerla ordinare per legge, si va incontro a gravi inconvenienti. La distribuzione che venne fatta pel 1862 comprende ben 460 articoli. Ora io non so se volendo far intervenire la Camera a giudicare una tal questione ciò sarebbe possibile, perchè notisi che dovrebbe discutere su 460 articoli.

Qualunque però possa essere la futura decisione, per ora credo che sia una discussione inutile. Intanto, come ha già detto il Ministero, ne farà uno speciale studio.

Quanto alla riduzione che proporrebbe l'onorevole

Lanza, lascerò al giudizio della Camera il fissarla. Osservo solo che sono tanti i bisogni dei comuni che non saprei come soddisfare a tutte le domande con la somma di sole lire 500,000.

Per ciò infine che riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Lanza, con cui s'invita il Ministero a presentare una legge per la distribuzione dei sussidi, ho già di sopra detto, e lo ripeto, che sono allo studio progetti di legge per le strade comunali e vicinali in generale, e specialmente per le strade delle provincie meridionali. Aggiungerò che intendo di diramare fra pochi giorni a tutti i prefetti delle provincie meridionali una circolare, colla quale li invito a presentare uno stato esatto dei bisogni di strade che si sentono nelle provincie, nei vari comuni, dei mezzi di cui dispongono queste stesse provincie e questi stessi comuni, e dei sacrifici che sono disposti a fare, onde secondare le intenzioni del Governo nello spingere il più alacramente possibile i lavori stradali. Pel rimanente, mi rimetto, lo ripeto, interamente al giudizio della Camera.

**PRESIDENTE.** Il deputato Basile ha facoltà di parlare.

**BASILE.** Debbo combattere l'ordine del giorno dell'onorevole deputato Lanza, poichè più che una procrastinazione a me sembra, come direbbero i Francesi, un vero *fin de non recevoir*. Lo debbo combattere per le ragioni stesse per le quali egli lo ha sostenuto.

L'onorevole Lanza ha fatto, lo riconosco con rincrescimento, enunziazione della genesi della legge del novembre 1859, per inforzarne lo imperio.

A me sembra debba essere studio perenne della Camera di non permettere che mai si infrinno le leggi sulle quali riposa l'ordine legale del paese.

L'onorevole Lanza diceva che la legge del 20 novembre 1859 non fu estesa a tutte le provincie dello Stato, e che quindi non reggesse il ragionamento fatto a tal riguardo dall'onorevole Depretis che, cioè, la Commissione fosse per effetto di quella legge tenuta ad inscrivere nel bilancio la somma contemplata nel capitolo 11.

Però, evidentemente, quantunque quella legge non fosse stata estesa alle nuove provincie dello Stato, era provvido consiglio che il principio di concorso annuito in quella legge, avendo fatto buona esperienza nelle antiche provincie, si estendesse alle nuove.

L'onorevole Lanza diceva d'altronde che quand'anche la legge fosse imperante, non si dovesse ritenere vincolata la Camera, e che all'occasione del bilancio potesse benissimo rifar cosa contraria a leggi precedenti.

A questo proposito a me sembra dover osservare che procedendo a questo modo l'equilibrio dei poteri costituzionali sarebbe turbato, inquantochè questo solo ramo del Parlamento colla preminenza che ha nella discussione dei bilanci potrebbe modificare le leggi alle quali un altro ramo avrebbe poi preso larga parte nel discuterle e adottarle.

L'onorevole Lanza continuava dicendo che noi dobbiamo far economie; e in questo certamente tutti siamo d'accordo, ma io credo che dobbiamo essere più seria-

mente d'accordo quando le economie domandiamo sulle spese improduttive, non quando le domandiamo sulle spese che sono produttive. L'onorevole Lanza chiamava facoltativa la spesa che si voleva per la legge iscrivere nel bilancio: io alla parola *facoltativa* sostituirei quella *produttiva*, e così io direi che lungi dal fare una economia col togliere questi due milioni dal bilancio, non si farebbe invece che un vero sciupio in quanto che si inaridirebbero le vere sorgenti di nuove ricchezze.

Dietro una dotta ed eloquent' esposizione finanziaria completa, quantunque fatta a proposito di sussidi, l'onorevole Lanza veniva a questa conclusione che, cioè, trovando modo di ritrarre da nuove imposte 100 milioni, avremmo ristabilito l'equilibrio nelle nostre finanze.

Accettando questa conclusione, a me pare che, quando noi dovremo presentarci al paese chiedendo un concorso per cento milioni nell'interesse generale, non saremo evidentemente più concludenti per la economia di due milioni sottratti a lavori stradali reclamati da urgenti bisogni locali.

Evidentemente, secondo me, il paese troverebbe men gravi i cento milioni quando vi si aggiungessero due milioni almeno come arra di un futuro e valido appoggio ai lavori stradali che formano la più bella speranza economica delle popolazioni agricole.

L'onorevole Lanza ricordava le parole del grand'uomo di Stato dicendo che il conte di Cavour si era opposto nel 1854 a che si mantenesse questo sistema di sussidio nel bilancio dello Stato. Però io rammento che non solo in quella occasione il conte di Cavour avesse fatto eccezione per la provincia di Bobbio che versava in condizioni identiche a quelle in cui ora sono le provincie meridionali, ma che inoltre il conte di Cavour avesse fatto concorrere lo Stato in proporzione molto importante nelle opere dell'arginamento del Varo che erano d'importanza tutt'affatto municipale.

Infine l'onorevole Lanza vorrebbe che non si desse al Ministero egregia somma da potere a libito distribuire.

Io non sono devoto affatto al Ministero, però sono devoto ai principii di governo, e come tale, credo che noi avremo sempre un cattivo giuoco tutte le volte che cercheremo di disarmare il potere di quelle armi che sono necessarie in un paese in cui il Governo deve essere o farsi per necessità di cose iniziatore.

Signori, se la mia proposta non fosse audace, per economia io vi proporrei che la somma di due milioni fosse elevata a tre od a quattro milioni. (*Rumori*)

*Voci ironiche.* Sì! sì! Anche a dieci!

**BASILE.** Le cifre eloquenti che vi ha esposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici vi provano che, spesi in concorso questi due milioni, ne avremo la conseguenza che si compiano in breve 24 milioni di opere pubbliche; è certo quindi che il concorso che noi diamo ai comuni nelle condizioni in cui si trovano nelle provincie meridionali sia efficace incitamento a quel progresso e sviluppo di viabilità, che è condizione essenziale per il benessere del paese.

Noi tutti intendiamo ad unificare lo Stato; ora l'unificazione a me sembra impossibile senza il pareggiamento delle condizioni di tutte le provincie che lo compongono; e il pareggiamento dev'essere precipuamente economico; e a questo proposito ciascuno di noi ben sa quanta sia l'enorme differenza che è tra le provincie antiche e le nuove di cui lo Stato si compone.

Si è detto che a pareggiare le condizioni economiche morali e politiche delle varie provincie dello Stato miglior sistema sia quello della nota formola: *lasciar fare, lasciar passare*. Evidentemente quando lo Stato si trovi nelle sue condizioni normali: quando l'ordinamento potenziale dello Stato sia tale che rimanga libera la via al progresso funzionale, la libertà è la fattrice suprema di tutti i beni; ma quando voi avete dinanzi popoli appena usciti da lunga e dura servitù; popolazioni che sono state per lungo tempo mancipie del potere, voi non potete dire ad esse: il primo giorno della vostra emancipazione sia pur quello che v'insegni a provvedere a voi stesse; senza che abbiate potuto apprenderlo, ingegnatevi a viver bene da voi stesse.

Finalmente voi domanderete a tutte le popolazioni dello Stato che nella stessa proporzione contribuiscano alle spese generali; ma quando popolazioni lontane, eccentriche, quando popolazioni delle campagne vedranno che voi non vi curate di trovar modo a tutelare i loro interessi, non saranno nel diritto di chiedervi che vogliate aiutarle perchè si mettano nella grande comunicazione delle ricchezze nazionali? Voi non direste ad esse: pagate perchè le grandi spese di universale utilità si facciano, ma non isperate che a voi stessi sia dato di pagare e di contribuire perchè degli utili speciali a voi ne vengano. Questo ragionamento, spero, voi, signori, non farete.

A me sembra che per tutte queste ragioni si debba procedere alla votazione dell'ordine del giorno puro e semplice, od a quello proposto dall'onorevole De Blasiis, ed allo stanziamento della somma proposta dal ministro nel capitolo 11 del bilancio.

**PRESIDENTE.** Il deputato Mivervini ha la parola.

**MINERVINI.** La questione presente è già stata così sazievolmente discussa che io quasi mi sarei dispensato di prendere la parola. Ma quando l'onorevole Lanza con quella gravità che gli spetta e con la sicurezza di ottimismo, mi faceva vedere l'opposto dell'altro collega che credeva gravi così le condizioni delle finanze da temere bancarotta, ho veduto che in questa divergenza vi era qualche cosa d'estremo che sicuramente non poteva renderci ragione dello stato positivo delle nostre finanze.

Io non sono invero pessimista come qualche mio collega; pessimismo che l'onora perchè vi annunzia un male acciò si schivasse. Per me lo ritengo come uno i quale voglia il bene del paese aumentando il male temuto.

Per quanto questo pessimismo non credo per fermo possa infondere temenza a nessuno di noi, non è poi da non tenere da conto il timore dei colleghi che espres-

sero tale temenza. E meno posso accettare l'ottimismo del signor Lanza, il quale mi ha fatto una tale condizione di cose e di larghe e facili speranze che oggi o domani noi avremo la prima finanza del mondo.

In questa divergenza io mi permetto di osservare due cose, prima, di rischiarare la questione in quanto al principio costituzionale violato di che diceva l'onorevole Lanza; secondo della quistione nel fondo.

E dirò che se si trattasse di un principio costituzionale violato, la sofferenza di cento mila paesi, cominciando dalla mia patria, non mi farebbe esitare dal votare perchè il principio fosse, perchè i principii, o signori, salvano, ed io tengo fermo a quelli sempre.

Ma è poi vero che il principio costituzionale sia stato violato, e che quello che diceva l'onorevole Depretis non stesse nel fatto, non stesse nella legge?

A me pare che il metodo di ragionare dell'onorevole Lanza, per quanta sia la sua eloquenza, si fonda sopra degli errori di fatto, e forse anche sopra una mala intelligenza del diritto.

È antico sistema di questa Camera di considerarsi quasi come la prosecuzione di un Parlamento che aveva altri elementi, altri principii, altra politica, altro tutto. Ora, per quanto sia rispettabile un precedente Parlamento, quando un altro Parlamento, quello italiano, si trova, e massime il rispettabile Parlamento subalpino, però in condizioni affatto diverse, non può accettarne gli usi e le massime che sono di un'altr'epoca, altrimenti verrebbe a vivere nel passato.

Ora l'onorevole Lanza vi diceva ostare la legge di contabilità a che si stanziasse in bilancio una somma che da quella non derivasse; ma la legge del 1859 scritta per le provincie subalpine non è stata estesa alle altre provincie, dunque lo stanziamento è illegale.

Questo raziocinio non mi pare potesse andare; se l'ostacolo a stanziare la somma stesse nel fatto di non essere la legge del 1859 estesa a tutte le provincie, io risponderei: ma la legge di contabilità non fu per anche estesa oltre il Piemonte, ma vi hanno dei precedenti gravissimi invalsi nella Camera. Quelle leggi fatte nei poteri eccezionali si sono diffuse perchè erano le sole che avessero un tipo generale, e si credette importantarle di fatto ed estenderle prima che questo Parlamento, primo italiano, le votasse, cosa alla quale io fui sempre contrario.

Una legge di contabilità, potrei dire all'onorevole Lanza, non è stata estesa alle altre provincie, dunque facciamo una contabilità a parte e che fosse generale, ma i fatti ed i precedenti avrebbero a disfarsi, a rinnegarsi.

Questo metodo invalso per la febbre di unificare burocraticamente le diverse provincie, e da me combattuto costantemente nella Camera ed in apposite pubblicazioni, fu certo solidale a molti ed all'onorevole Lanza, e quindi non potrebbe egli sconoscerlo e meno nella quistione di che ora siamo occupati. Ed io che sono stato sempre oppositore del principio non di legalità,

ma di fatti, dei quali uno trasse seco l'altro, rispetto un sistema che condannò, perchè opera della maggioranza.

Dichiaro ritenere che nessuna legge subalpina possa importarsi alle altre provincie, se non votata dal Parlamento. Ma in tutte le discussioni è provato che la Camera ha proceduto per via di transazioni.

Ora, quando sotto questo rapporto esaminando la questione io trovo che le provincie subalpine hanno goduto e godono anche col riparto del 1863 dei sussidi per quanto le nostre finanze ce lo permettono, e quindi non trovo ragione per la quale ciò non debba essere eziandio per le altre provincie sul pretesto che la legge del 1859 non fosse estesa.

Ma perchè voi volete usare una diversità di trattamento? Io non trovo veruna ragione di così ragionare.

Voi non poteste rendervi ragione della condizione dei luoghi delle nostre provincie.

Fin dal 1° dicembre 1861 ho fatto al Parlamento una proposta per dotarsi tutte le comuni e le provincie delle strade e delle traverse, e se quel mio progetto fosse stato attuato come fu accolto, avremmo almeno l'unificazione delle vie e dei traffichi, dalla quale unificazione saremmo stati di gran lunga avvantaggiati, o signori.

Se le nostre condizioni finanziarie lo permettessero, io, non due milioni, ma dieci ne proporrei per questi sussidi, imperocchè se ci fossero state le vie fra i paesi delle Calabrie, della Basilicata, del Gargano, non avremmo avuto un brigantaggio cotanto esiziale e doloroso. Quante vittime dei nostri valorosi soldati ed ufficiali, e de' generosi patrioti non sarebbero risparmiate?

Le teorie che sono buone al tavolino, quando vanno ad essere attuate laddove palpitano i cuori delle popolazioni scoppianti per le loro miserie e le loro sventure, vediamo siccome ai bei calcoli ed alle utopie toccasse un disinganno, spesso spaventevole.

Voi che qui avete tutti i comuni intermedi dotati delle loro strade, che possedete le strade ferrate, le quali già producono, non potete al certo rendervi ragione come noi non potessimo, alla distanza di quattro o cinque miglia, recare i nostri prodotti; come coi magazzini pieni le mercanzie rimanessero cosa morta e improduttiva, non potendo chi ha da vendere recarsi a farlo negli altri comuni, e non potendo comprare chi ha d'uopo di farlo. Si è perciò che le Calabrie e la Basilicata, che sarebbero i due più fiorenti popoli delle Due Sicilie, sono invece annientati dall' assoluta mancanza di comunicazione.

La Camera saprà che nel 1810, epoca della dominazione francese, i comuni di quelle provincie ebbero una legge generale, colla quale si disse: « Ogni comune deve fare delle strade, così pure le provincie, » e furono perciò sottoposte a delle imposizioni. Le vie che si fecero durante quella dominazione sussistono, ma impraticabili quasi per la mancata manutenzione;

i comuni hanno però sempre pagate le imposte create per quel pubblico bisogno, ma che furono ingoiate dal tesoro, e le strade non furono fatte o compiute. Questa è la vera condizione di quelle località. Nè m'impone l'esempio che adduceva l'onorevole Lanza dell'opinione del compianto conte di Cavour, la di cui memoria io venero e rispetto, ma vorrei fosse lasciato dormire in pace i suoi sonni, perchè quello che poteva essere oggetto di discussione qualche anno fa non è più conveniente ed opportuno allo stato attuale delle cose. Dunque pace a quella grand'anima! ma occupiamoci di quello che dobbiamo noi ora fare.

I ministri dell'interno e della guerra sanno pur troppo quante sono le vittime nelle provincie meridionali per la deficienza delle strade. Io mi limito quindi a non proporre una maggior somma, e lo faccio per rispetto all'economia della quale io più che altri mai sono caldo propugnatore, ma bisogna stabilire qualche cosa nel bilancio in favore di questi contribuenti, che, come diceva, non potendo avere traffichi e pubblica e privata sicurezza, non possono dal presente guardare almeno speranze pel futuro. Di que' contribuenti, io intendo, che come diceva l'onorevole Leardi, nulla prendono dal bilancio, ma bensì lo impingano.

Noi abbiamo votato milioni per opere non di assoluta necessità; quindi se quella della quale ora si tratta serve a quelle opere che sono indispensabili per mettere ad un uguale livello le varie provincie, non vi rincrescerà impiegare due milioni a vantaggio della maggiore produzione, dei maggior traffichi e della sicurezza individuale che è il primo bisogno cui si ha diritto di vedere provveduto dal Governo e da noi che siamo i rappresentanti della nazione.

Maggiori stipendi, spese d'indennità, rappresentanze, aspettative, disponibilità e tante altre superfluità, o signori, conviene tagliare, e non le poche somme stanziare per i bisogni, per i più urgenti bisogni delle povere e contristate popolazioni dei piccoli paesi che difettano di tutto.

**DE BLASIS.** Domando la chiusura.

Io stesso cui toccava parlare, non mi prevalgo di questa facoltà se non per domandare la chiusura, poichè non mi pare più possibile parlare su quest'argomento dopo i lunghi discorsi che si sono pronunciati; insisto solo sull'ordine del giorno che ho presentato concepito in questi termini:

« Intese le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, la Camera passa alla votazione del capitolo 11 del bilancio. »

**PRESIDENTE.** Domando se la chiusura è appoggiata. (È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Darò lettura degli ordini del giorno che furono depositi sul tavolo della Presidenza, secondo l'ordine con cui vi pervennero.

**POSSENTI, relatore.** Chiedo di parlare come relatore.

TORNATA DEL 13 FEBBRAIO

**MANCINI.** Chiedo di parlare per una mozione di ordine.

Già che il relatore oda prima la lettura degli ordini del giorno. Così non parlerà che una volta sola.

**POSSENTI, relatore.** Parlerò dopo.

**PRESIDENTE.** Venne prima presentato un ordine del giorno dal deputato Melchiorre così concepito:

« Che il sussidio stanziato nel capitolo 11 per opere stradali comunali e consortili sia mantenuto e distribuito alle singole provincie italiane tenendo presenti le loro rispettive condizioni stradali e intese le deputazioni provinciali. »

Il deputato De Blasiis propone il seguente:

« La Camera, udite le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, passa alla votazione del capitolo 11 del bilancio. »

Il deputato Lanza:

« La Camera, riconoscendo la convenienza di promuovere la costruzione di strade consortili e comunali in tutte quelle provincie in cui esiste maggior bisogno, invita il ministro dei lavori pubblici a presentare nella Sessione prossima un progetto di legge che determini le condizioni mediante le quali le provincie ed i comuni possano conseguire un proporzionato sussidio sul bilancio dello Stato. »

Il deputato Mancini:

« La Camera, udite le ultime dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, e persuasa che il Ministero presenterà al più presto un progetto di legge per determinare le condizioni a garanzie per la concessione di sussidi alle provincie ed ai comuni per opere stradali in ragione dei rispettivi bisogni, acciò possa discutersi nella prossima Sessione, e che il capitolo in discussione verrà così a scomparire dalle spese ordinarie del bilancio del venturo anno, passa alla votazione del capitolo 11. »

Finalmente i deputati Nisco, Doria, Fiorenzi, G. Mattei, Mari, Ruggero, Maresca, Caso, Calvino e Polti, presentano quest'ordine del giorno:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero, passa alla votazione del capitolo. »

**NISCO.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**NISCO.** Io era andato ad avvertire l'onorevole presidente che ritirava quest'ordine del giorno che aveva scritto quando ignorava che l'onorevole De Blasiis avesse presentato il suo. Siccome sarebbe moltiplicare gli ordini del giorno, io mi unisco coi miei amici all'ordine del giorno dell'onorevole De Blasiis, ritirando il nostro.

**PRESIDENTE.** Do la parola al relatore.

**POSSENTI, relatore.** Il relatore si trova veramente in assai critica posizione, dacchè in tutta questa lunga discussione la Commissione non ha potuto ottenere da alcuna parte di questa Camera neppure una sola parola in suo favore; il che nella sua sventura le offre a compenso la soddisfazione di andare per lo meno certa

che i sussidi sono stati distribuiti con molta equità. (*Uarità*).

Dopo il discorso dell'onorevole Lanza ben poche cose mi rimangono a dire; e pertanto io mi limiterò ad aggiungervi poche e brevi considerazioni.

L'opposizione fatta alla proposta della Commissione da tutti quanti gli oratori fu questa, che la Commissione ha soppressi i due milioni di sussidi, perchè non si diano sussidi ai comuni ed ai consorzi.

Ora la Commissione ha dichiarato invece che ammette pienamente il principio che si possano sussidiare le opere pubbliche stradali, ma che non conviene sul modo di distribuire i sussidi. Per conseguenza la massima parte di tutte le obiezioni fatte cade da sè.

La questione dovrebbe vertire puramente e nudamente sul modo e sulla forma di distribuzione. E qui è dove la Commissione si trova in perfetto disaccordo col signor ministro.

Il signor ministro ha una grande speranza di ottenere una ingente massa di lavori da un ingente numero di piccoli sussidi. Ora, la Commissione non ha affatto questa fiducia. Essa ha ben udito accennare enormi somme di lavori da farsi contro piccole somme da distribuirsi a titolo di sussidi, ma queste stesse cifre la confermano vieppiù nel suo proposito e la inducono nella persuasione che siffatti sussidi non hanno nulla a che fare con quelle opere, sicchè queste si farebbero egualmente anche senza sussidi, laddove avvenisse che dati i sussidi esse realmente si eseguissero.

Il signor ministro, ed anche quelli che lo hanno preceduto, fecero distribuzioni di centinaia di lire a questi comuni. Ora la Commissione crede che questo genere di distribuzioni non debba neppure formare oggetto d'occupazione d'un ministro, il quale ha tante cose a fare; ed è rimasta assai sorpresa di udire da un onorevole dell'estrema sinistra la difesa della proposta del Ministero, giudicandola come elemento di decentramento. Ora pare a me che il sistema dei piccoli sussidi a cura dello Stato, anzichè favorire il sistema del decentramento aiuti quello del più eccessivo accentramento.

La Commissione crede quindi fermamente che i comuni debbano essere sussidiati dalle provincie, e che il Governo possa all'occorrenza dare dei sussidi alle provincie senza occuparsi di fare il distributore di queste elemosine, perchè in conclusione siffatti sussidi non hanno altro carattere. La Commissione sarà in errore, ma essa non potrà mai credere seriamente che sussidi di 400 o 500 lire possano indurre comuni e consorzi a fare opere di otto, di dieci o di venti mila lire.

Infatti, che sono mai, p. e., 300 mila lire di sussidio per opere che importeranno alle antiche provincie otto milioni? Io non lo so, ma sono inclinato a credere che tutto al più varranno ad impedire che le opere a farsi si limitino all'importo di sette milioni e settecento mila lire. Quando si da un sussidio debb'essere importante e proporzionato allo scopo. I sussidi adunque si debbono ridurre ad un numero limitato, ma per opere grandiose.

E così, per esempio è giustissimo che il Governo si occupi appunto del modo di promuovere l'apertura delle reti stradali comunali e provinciali del Napoletano; ma per far ciò, può esso pensare che dei sussidi di centinaia di lire possano valere qualche cosa? Questo non si può credere. Dunque è necessario di dar sussidi per opere grandiose. E per far questo, io domando per qual ragione non si avranno a presentare progetti di legge.

Diceva eccellentemente l'onorevole Lanza, se i ministri sono obbligati a presentare progetti di legge per ispesse dello Stato di oltre 30 mila lire, perchè non avranno pure a presentare un progetto per chiedere le somme molto maggiori che debbono venir a profitto dei comuni e delle provincie?

A modo di conciliazione l'onorevole Lanza ha proposto un ordine del giorno, al quale la Commissione crede di potersi associare, giacchè riconosce che da tutte le parti della Camera si desidera pure che uno stanziamento debba aver luogo e vi si associa ben anche in omaggio all'articolo 281 della legge del 1859, abbenchè non creda che in materia di bilancio quell'articolo possa menomamente vincolare la deliberazione della Camera.

Ed a proposito di questa legge osserverò come essa disponga che le opere sussidiabili dallo Stato debbano essere fra quelle già contemplate nel corpo della stessa legge, e che debbano essere state esaminate ed approvate dagli uffici tecnici nel modo stesso che si fa per le opere pubbliche, e questo è argomento assai grave per far credere che la legge non poteva in verun modo accennare ai piccoli sussidi, perchè nessuno potrebbe seriamente supporre che il Ministero possa occuparsi di una massa così grande di progetti, qual sarebbe quella che le potrebbe pervenire da un numero così grande di comuni.

L'onorevole De Blasiis ha fatto le meraviglie perchè la Commissione del bilancio del 1862 ha ammessi i sussidi, mentre quella del bilancio del 1863, che dice composta quasi degli stessi individui, li ha respinti.

In verità la questione metterebbe in impaccio chicchessia. La Commissione non saprebbe rispondervi in altro modo che col domandare all'onorevole De Blasiis come avviene che la Commissione del 1862, di cui non faceva parte l'onorevole De Blasiis, ha ammesso i sussidi, mentre la Commissione del 1863, di cui fa parte l'onorevole De Blasiis, li ha rifiutati.

L'una domanda vale per lo meno l'altra.

La Commissione poi crede che la discussione sopra questo argomento si sia anche di troppo prolungata, epperò desidera che la si chiuda il più presto possibile, ed a tal effetto conclude coll'accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Lanza, e prega la Camera di approvarlo.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Fra tutti gli ordini del giorno presentati senza dubbio il più semplice è quello del deputato

De Blasiis, il quale è appoggiato dall'onorevole Nisco e da diversi altri deputati. Per conseguenza...

**MELCHIORRE.** Chiedo di parlare.

*Voci.* No! no! Ai voti! ai voti!

**MELCHIORRE.** Domando la parola.

*Voci.* Ai voti!

**MELCHIORRE.** Intendo ritirare il mio ordine del giorno, ma debbo dirne le ragioni.

*Voci.* No! no! Ai voti!

**PRESIDENTE.** Le faccio osservare che il suo ordine del giorno non potrebbe neanche essere messo ai voti presentemente, perchè esso accenna ad una destinazione che dovrebbero avere queste somme, le quali non essendo ancora stanziata, è ovvio che non si può dar loro destinazione alcuna. Laonde sarebbe inutile al momento occuparsi del suo ordine del giorno.

Metto conseguentemente ai voti l'ordine del giorno proposto dal deputato De Blasiis.

Lo rileggo:

« La Camera, sentite le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, passa alla votazione del capitolo 11 del bilancio. »

(Dopo prova e controprova, è ammesso.)

Relativamente alla somma da stanziarsi ci sono due proposte, una del deputato Leardi, il quale...

**LEARDI.** La ritiro. (*Bene!*)

*Voci.* Ai voti!

**LEARDI.** La mantengo in parte. Mi permetta una spiegazione.

**PRESIDENTE.** Perdoni, ella s'era associato all'ordine del giorno Lanza, in quanto che questa proposta invitava il Ministero a presentare un progetto di legge, il quale regolasse il modo della distribuzione di questi sussidi, ma ne dissentiva nel senso, che mentre il deputato Lanza proponeva che si restringesse a 500,000 lire la somma a stanziarsi in questo capitolo, ella voleva che fosse mantenuta la somma di due milioni proposta dal Governo. Mi pare che la cosa stia in questi termini. (*Segni di assenso*)

**LEARDI.** La parte della proposta che mantengo è appunto quella dei due milioni.

**PRESIDENTE.** Abbiamo dunque due proposte: quella del deputato Leardi, la quale è inglobata con quella del Ministero, e quella del deputato Lanza, il quale vorrebbe ridurre a lire 500,000 la somma a stanziarsi in questo capitolo.

**DEPRETIS.** Domando la parola per la posizione della questione.

Mi pare che dopo la votazione dell'ordine del giorno De Blasiis, non rimanga altro che a passare alla votazione del capitolo, perchè gli altri ordini del giorno vengono eliminati da quella votazione.

**PRESIDENTE.** Mi pare che ora questa discussione è affatto inutile, perchè coloro i quali pensano che col voto testè emesso dalla Camera siasi pregiudicato il voto relativo allo ammontare della cifra, voteranno perchè rimanga stanziata la somma proposta dal Ministero e viceversa.

Quindi è meglio evitare ogni discussione.

Metto dunque ai voti il capitolo 11: *Sussidi per opere stradali comunali e consortili nelle provincie*, 2 milioni.

**COLOMBANI.** Domando la parola per una mozione d'ordine.

Pare a me che si dovrebbe mettere prima ai voti l'emendamento delle 500 mila lire proposto dal deputato Lanza.

**PRESIDENTE.** Mi pare di no: io credo che debba essere messa ai voti la proposta del Ministero, la quale è più larga. (*Segni di dissenso da alcuni banchi*)

Mi perdonino; quando questa proposta non fosse accolta dalla Camera, potrebbe ancora trovar luogo l'emendamento Lanza, perchè non essendosi stanziati i due milioni, si allogherebbero almeno 500 mila lire; invece, se si ammette la proposta Lanza, non vi ha più modo di votare sull'altra.

**LANZA GIOVANNI.** Domando la parola sulla posizione della questione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**LANZA GIOVANNI.** A me pare evidente che innanzi tutto si debba mettere ai voti l'emendamento, quello cioè che riduce la cifra da due milioni a 500 mila lire. Se non è accettato, allora si metterà ai voti la cifra del Ministero. Diversamente facendo, gli emendamenti verrebbero tutti scartati.

**PRESIDENTE.** Non credo che questa sia la maniera più legale di procedere.

Ad ogni modo, se non si fanno opposizioni, io metterò prima ai voti, per secondare l'istanza del deputato Lanza, la proposta da lui fatta.

Coloro che intendono che nel capitolo 11, *Sussidi per opere stradali comunali e consortili*, si abbiano a stanziare lire 500,000, vogliano alzarsi.

(Dopo prova e controprova, la proposta è rigettata.)

Pongo ai voti il capitolo 11 collo stanziamento dei due milioni.

(È approvato.)

#### PRESENTAZIONE DI DISEGNI DI LEGGE.

**MENABREA, ministro per i lavori pubblici.** Ho l'onore di presentare alla Camera i due progetti di legge che ebbi l'onore di annunciare relativi al bilancio attuale: il primo ha per oggetto l'approvazione di lavori idraulici ai fiumi delle provincie dell'Emilia; l'altro è relativo all'ampliamento dell'area della stazione della ferrovia a Torino.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al ministro per i lavori pubblici della presentazione di questi due progetti di legge.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PER 1863.

**PRESIDENTE.** Capitolo 12, *Lavori idraulici* (Spese diverse) portato dal Ministero e dalla Commissione nella somma di lire 772 80.

**ROMANO GIUSEPPE.** Pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volermi dare delle spiegazioni intorno ai dieci milioni di lire che col decreto degli otto gennaio 1861 si dettero alle provincie napoletane per farne delle immediate opere pubbliche.

So che di quella somma di dieci milioni, con decreto della luogotenenza di Napoli del 23 dello stesso gennaio, cinque furono dati ai comuni per fare delle strade di comunicazione fra comune e comune; so che quei cinque milioni furono divisi, dandosi a ciascun comune quella somma che ricadeva secondo l'ordine a cui il comune apparteneva; so che si dettero le più pressanti disposizioni perchè i lavori si cominciassero improntabilmente ai 10 febbraio, ma ignoro perchè a quel decreto non si sia data alcuna esecuzione, talchè i comuni mancano di strade di comunicazione, come ne mancavano prima.

E mi giova soggiungere che, per quanta buona impressione fecero i due accennati decreti presso quelle popolazioni, altrettanto ne fu pessimo l'effetto quando si videro essere lettera morta, e rimasero deluse le liete speranze che i comuni concepirono di vedersi una volta nella possibilità di recarsi dall'uno all'altro comune senza il pericolo di rompersi il collo, come per disgrazia avviene attualmente.

Pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dire che cosa si fece di quei 10 milioni, e perchè non furono spesi secondo i relativi decreti.

**MENABREA, ministro per i lavori pubblici.** In risposta all'interpellanza dell'onorevole preopinante dirò che al Ministero dei lavori pubblici non consta esser fissate altre somme tranne quelle stanziare a titolo d'anticipazione per le provincie napolitane dal Ministero Ricasoli.

La somma stabilita poi non ascende a 10 milioni, ma a 2,160,000 lire. E su queste 2,160,000 lire ne furono già anticipate alle provincie meridionali cospicue somme, sicchè in oggi rimangono ancora disponibili sotto questo titolo lire 892,000, sulle quali il Ministero ha l'intenzione di dare anticipazioni ai comuni del Gargano per la costruzione delle strade comunali, per cui si è già stanziata la somma di lire 130,000 prelevata dal fondo dei sussidi, e per cui la provincia ha pure tassata la somma di lire 510,000.

Vede quindi l'onorevole preopinante che la somma fissata dal Governo è quasi interamente impegnata.

**ROMANO G.** Domando la parola.

Le spiegazioni date dal signor Ministro dipendono dal non aver avuto agio d'informarsi delle disposizioni precise dei due decreti, l'uno del Governo centrale dell'8 gennaio 1861, l'altro della Luogotenenza di Napoli del 23 del mese stesso. Col primo decreto, stanziandosi la somma di dieci milioni, disponevasi così:

« Art. 1. Le finanze dello Stato sono autorizzate ad anticipare al tesoro delle provincie napolitane la somma occorrente all'immediato cominciamento di lavori pubblici da eseguirsi nelle medesime sino all'ammontare di dieci milioni di lire, per esserne successivamente rimborsate. »

Coll'articolo 7 del decreto 23 gennaio stesso anno, che era la conseguenza della disposizione contenuta nell'antecedente decreto dell'8 gennaio, si diceva:

« Art. 1. Sui dieci milioni di lire, destinati con decreto dell'8 gennaio di questo anno all'immediato cominciamento dei lavori pubblici, si accordano cinque milioni di lire a tutti i comuni di queste provincie perchè sieno immediatamente investiti in opere pubbliche.

« Art. 2. Le opere da intraprendere sono: la costruzione e la riparazione di tutte le strade di maggiore traffico, e che da un comune conducono all'altro, » ecc.

Dopo di questi decreti fu fatta la distribuzione, per la quale ciascun comune acquistò il diritto di avere una parte dei suddetti cinque milioni.

Ora io non comprendo come i cinque milioni si siano ridotti a un milione e mezzo, e che la somma destinata a ciascun comune abbia potuto investirsi per le strade del Gargano. Debbo perciò supporre che vi sia un qualche equivoco, perchè non posso credere alla distruzione dei due citati decreti.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Credo che l'onorevole preopinante sia in errore: il decreto a cui egli allude è diverso da quello, intorno al quale ho già dato qualche spiegazione alla Camera.

Il Governo luogotenenziale stabilì, è vero, una somma per i lavori da eseguirsi nelle provincie meridionali, ma, oltre questa somma, ve ne fu pure un'altra stabilita dal Ministero Ricasoli a titolo di anticipazione ai comuni delle provincie meridionali, e questa, che non conviene confondere con quella cui alludeva l'onorevole deputato Romano, ascende a lire 2,160,000.

**ROMANO G.** Siamo d'accordo.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** In quanto alle altre somme, se non erro, conviene rivolgersi al Ministero dell'interno, e la Camera potrà anche occuparsene, purchè si dia il tempo per le ricerche opportune. Intanto mi pare, se pur non son tratto in errore, che fra i 10 milioni a quell'epoca attribuiti alle provincie meridionali, 5 milioni siano stati già distribuiti.

Il Ministero si riserva tuttavia di rispondere più ampiamente, e di dare altra volta tutte le informazioni che la Camera possa desiderare; per ora solo desidero si ritenga che la somma di 10 milioni è del tutto distinta da quella di 2,160,000.

**PERUZZI, ministro per l'interno.** La somma alla quale allude il deputato Romano non era stanziata, se ben mi ricordo, sul bilancio del Ministero pei lavori pubblici, ma bensì su quello per l'interno; ma è stata fatta una distribuzione della medesima, e c'è un resoconto sul quale potrò dare tutti gli schiarimenti che la Camera desidera quando si discuterà il bilancio dell'interno, chè mi pare la vera sede della discussione.

Ora il mio collega dei lavori pubblici, trattandosi di sussidi a comuni, ha creduto che fosse una somma appunto stanziata nell'ottobre 1861, e, quantunque quella somma fosse iscritta sul bilancio dell'interno, egli crede di dare spiegazioni, perchè quando il Ministero assunse il potere, trovando somme disponibili, ci mettemmo di

accordo il mio collega ed io, ed io gli comunicai quali erano le somme residue delle quali i comuni non avevano ancora domandato un'anticipazione, le quali ammontavano a circa 700,000 lire, se non isbaglio, e ci mettemmo d'accordo per l'erogazione di questi fondi.

**PRESIDENTE.** Parmi che la questione sollevata dal deputato Romano non sia qui a suo luogo.

**ROMANO G.** Chiarita la diversità delle due partite, mi riservo di ritornare su questo argomento quando si discuterà il bilancio dell'interno.

**PRESIDENTE.** Infatti diversamente si aprirebbe ora una discussione accademica che non condurrebbe ad alcun utile risultato.

Dopo le spiegazioni date dal Ministero, parmi che ella possa essere soddisfatto.

Non essendovi altre osservazioni, pongo ai voti il capitolo 12, *Lavori idraulici* (Spese diverse), pel quale fu stanziata la somma di lire 772 80.

(È approvato.)

Capitolo 13, *Spese d'annua manutenzione.* Il Ministero propone la somma di lire 359,138 36, la Commissione la porta invece a lire 536,858 97.

**POSSENTI, relatore.** Nel prospetto di fronte alla proposta della Commissione vi sono le partite di spiegazione; nella relazione vi sono i motivi.

Qualora non si facciano osservazioni in contrario, si potrebbe passare alla votazione; se si faranno delle obiezioni rispetto a quest'aggiunta, in allora darò le risposte che saranno del caso.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono osservazioni in contrario, s'intenderà approvato per questo capitolo lo stanziamento di lire 536,858 97.

(È approvato.)

Passiamo ora al capitolo 14.

**POSSENTI, relatore.** Il capitolo 14 ha anche esso una piccola variazione, la quale cade sull'articolo 18 e sull'articolo 20, in cui sono proposte due somme d'aggiunta, l'una di lire 19,000, l'altra di lire 8,000. Del resto, non cambia per nulla fino alla fine.

**PRESIDENTE.** Ad ogni modo, poichè è sospesa la discussione relativamente al capitolo 8, e siccome qui si presentano gli stessi inconvenienti, parmi che la Camera potrebbe anche rimandare la discussione sul capitolo di cui ora si tratta.

**DEPRETIS.** Mi pare che si potrebbe votare immediatamente questo capitolo, perchè non è necessario fare alcuna variazione nella cifra che viene ad essere proposta dalla Commissione, d'accordo, per quanto io credo, col Ministero, il quale nella sua appendice non ha punto variato questo capitolo.

**POSSENTI, relatore.** È vero. Ho riconosciuto che non vi è variazione. La variazione è al capitolo 24 e non nel 14.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** A questo riguardo non ho difficoltà. Il Ministero è d'accordo colla Commissione.

**PRESIDENTE.** Dunque la Commissione propone la stessa somma.



**POSSENTI, relatore.** In alcune parti.

**PRESIDENTE.** Ma io non posso sapere quale somma la Commissione intende stanziare.

**POSSENTI, relatore.** Bisognerebbe fare il sommario.

**PRESIDENTE.** Capisco benissimo che essendo poche le variazioni che furono fatte dalla Commissione, è facile, per chiunque voglia fare osservazioni, di riferirsi ai diversi articoli, ma l'indicare la cifra totale non è cosa così agevole.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Devesi relativamente al capitolo 14 fare la stessa osservazione che già si fece all'8. Quest'ultimo era suddiviso in tanti altri quante erano le provincie. Una suddivisione analoga è stata eziandio fatta pel capitolo 14, ma in forza della deliberazione precedente della Camera, la quale stabilì che la distribuzione delle somme del bilancio sia fatta secondo la proposta del Ministero, mi pare si debba seguire la stessa norma rispetto al capitolo 14. E se la Commissione non vi si oppone, e la Camera vi aderisce, allora non avrei altre osservazioni a fare circa la distribuzione della somma nei singoli articoli che compongono il capitolo 14.

**POSSENTI, relatore.** La Commissione non fa alcuna opposizione riguardo alla votazione del capitolo, solo fa osservare che la cifra da lei proposta non è identica a quella che propone il Ministero. Vi sono due somme in più, l'una di 5 e l'altra di 6 mila lire.

**PRESIDENTE.** Bisogna indicare una cifra che corrisponda a quella ch'è proposta dal Ministero, cioè la cifra che rappresenta la totale spesa del capitolo; e per ciò fare è necessario procedere a calcoli, e vi è evidente pericolo di fare degli sbagli.

Consequentemente a me pare che, siccome la Camera ha deliberato l'altro giorno di rinviare a tempo più opportuno la discussione del capitolo 8, lo stesso si potrebbe eseguire per questo capitolo, composto nel medesimo modo.

**POSSENTI, relatore.** Farei osservare che non sono che 37 mila lire in più della somma proposta dal Ministero, e queste 37 mila lire sono quelle levate, come quelle delle spese di manutenzione, dal bilancio del Ministero di finanze.

**SELVA.** La cifra, la quale viene a risultare dall'aggiunta proposta dalla Commissione, risulta in lire 1,630,746 30, invece di 1,593,746 30, come era proposto dal Ministero: quindi, se non vi è alcuna opposizione, mi pare che si potrebbe approvare il capitolo 14 nella somma suddetta coll'aggiunta accennata.

**PRESIDENTE.** Se la Camera crede che queste spiegazioni sieno sufficienti perchè essa possa procedere con piena cognizione di causa, e senza pericolo di sbaglio in questa discussione, io apro la discussione sul capitolo 14, il quale riguarda spese di miglioramento. Il Governo propone la somma di lire 1,593,746 30; la Commissione avrà la compiacenza di dire qual è la somma che vuole stanziare.

**POSSENTI, relatore.** La Commissione proporrebbe lire 1,630,746 30; 37,000 di più.

**PRESIDENTE.** La Commissione dunque propone lo stanziamento per questo capitolo della somma di lire 1,630,746 30.

Pongo dunque ai voti la proposta della Commissione.

**POSSENTI, relatore.** Come ebbi ad avvertire in occasione del trasporto di una metà della spesa di manutenzione della scuola di Napoli al bilancio della pubblica istruzione, la Commissione ha anco pel presente caso già presa nota di queste variazioni che sono da togliersi dal bilancio delle finanze, da cui furono trasportate in questo bilancio, ed ora approvate.

**FIorenZI.** Nella tornata di ieri io feci notare all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'inconveniente che sarebbe nato, se per questo capitolo 14 non si fosse tenuta dal Ministero la contabilità separata di articolo per articolo.

Il signor ministro osservava che il sistema di riparto dei fondi per i lavori idraulici delle Romagne...

**PRESIDENTE.** Ma perdoni, il sistema che fu adottato per la discussione non rende più opportune queste sue osservazioni, perchè il vedere quali vantaggi si possano ottenere adottando piuttosto il sistema della Commissione che quello del Governo, è inutile...

**FIorenZI.** Domando perdono. Quando pure si volesse adottare per il capitolo 8 e per gli altri la riunione di diversi articoli, ad ogni modo bisognerebbe ritenerli separati per questo capitolo 14, giacchè in caso contrario non sarebbe più possibile rendere ragione dei risparmi fatti a conto dei particolari e delle maggiori spese che si possono incontrare.

Prego perciò il signor ministro a voler fare in modo che per questi lavori la contabilità sia tenuta in guisa da poter fare la liquidazione al termine del consuntivo.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Non vi può esser dubbio sul modo con cui è regolata la contabilità. Essa è tenuta non solo per capitoli, ma anche per articoli; in conseguenza ad ogni tratto si può sapere qual è la posizione della spesa fatta sopra qualsiasi parte del bilancio medesimo.

Quando poi si viene alla liquidazione, siccome una parte delle spese di cui trattasi deve cadere a carico di alcuni comuni e di alcune provincie, allora la quota che compete a questi viene fatta in base alla liquidazione della spesa totale. Quindi l'onorevole Fiorenzi non deve temere riguardo alla ripartizione che venne fatta di queste spese. È nel sistema stesso dell'amministrazione di tenere un conto speciale di tutte le spese per cui non vi può nascere errore.

**FIorenZI.** Mi dichiaro soddisfatto delle spiegazioni del signor ministro.

**PRESIDENTE.** Vorrei interrogare la Camera se intenda approvare il capitolo 14 collo stanziamento della somma proposta dalla Commissione, ma...

**COLOMBANI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE...** per dir vero temo qualche inconveniente, vedendo del vago in questa votazione.

**COLOMBANI.** Voleva unicamente pregare il signor

presidente di sospendere la votazione su questo capitolo, perchè il relatore aveva una comunicazione da fare.

**PRESIDENTE.** Io credo che ci sia errore nella cifra. L'inconveniente consiste solo nell'aver perduto un po' di tempo; sarà meglio che la Camera deliberi che si discuterà del capitolo 14 a tempo più opportuno, quando la Commissione abbia fatto le indagini necessarie quanto alla cifra. Io faccio questa proposta; se nessuno la contraddice, la tengo per adottata.

**COLOMBANI.** La Commissione non avrebbe alcuna difficoltà di accettare questa proposta, solamente vorrebbe che si dichiarasse fin d'ora chiusa la discussione.

**PRESIDENTE.** Non essendovi più alcuno che abbia chiesto di parlare, la discussione s'intende chiusa.

(Il capitolo 14 è sospeso.)

**COMUNICAZIONE DEL GOVERNO  
CONCERNENTE L'ESPOSIZIONE FINANZIARIA.**

**PRESIDENTE.** Il ministro per le finanze ha facoltà di parlare.

**MINGHETTI, ministro per le finanze.** Quando si cominciò la discussione del bilancio, io dissi alla Camera che appena avrei avuto in pronto la situazione finanziaria, mi sarei fatto un dovere di presentarla. Avrò dunque l'onore di esporla domani insieme con alcune mie considerazioni.

**SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO  
DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1863.**

**PRESIDENTE.** Capitolo 15, *Concorso dello Stato in lavori idraulici*, proposto dal Ministero e dalla Commissione in lire 28,570 80.

(La Camera approva.)

Capitolo 16, *Sussidi ai comuni e consorzi per opere idrauliche*, proposto dal Ministero in lire 500,000, e soppresso dalla Commissione.

**MENABREA, ministro per i lavori pubblici.** Mi pare che sopra questo capitolo ritorni una questione analoga a quella che già si discusse al capitolo 11, circa i sussidi da accordarsi ai comuni per opere stradali.

Qui si tratta di sussidi ai comuni per opere idrauliche, e si è stanziato una somma di lire 590,000, che la Commissione vorrebbe sopprimere. Non so se sia intenzione della Camera di seguire per le opere idrauliche lo stesso sistema che ha già tenuto per le opere stradali.

**POSSENTI, relatore.** La Commissione si rimette pel capitolo 16 al giudizio della Camera, perchè quanto ad essa lo considera nelle stesse condizioni del capitolo 11. Nel caso però che la Camera ammettesse lo stanziamento chiesto dal Ministero, la Commissione si riserverebbe di togliere l'aggiunta di lire 100,000 che ha introdotta nel capitolo 17.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti il capitolo 16, *Sussidi ai comuni e consorzi per opere idrauliche*, in lire 590,000.

(La Camera approva.)

Capitolo 17, *Eventuali per lavori idraulici non pre-*

*visti.* Attese le dichiarazioni fatte dalla Commissione, la somma sarebbe eguale, cioè di lire 259,000.

Metto ai voti questo capitolo.

(È approvato.)

Capitolo 18, *Personale del servizio delle fabbriche civili in Toscana.* Il Ministero propone lire 56,522 88.

La Commissione non farebbe alcun stanziamento.

**POSSENTI, relatore.** I capitoli 18, 19, 20 sono già stati votati complessivamente nelle spese del personale generale ai capitoli 1 e 4. Per questo motivo la Commissione ha tolto da qui questi tre capitoli.

**PRESIDENTE.** È inteso adunque che i capitoli 18, 19, 20 sono tolti dal bilancio, perchè compresi, secondo le spiegazioni date dal relatore, nei capitoli 1 e 4.

**SARACCO.** Prima di proceder oltre desidererei che il signor ministro dei lavori pubblici dichiarasse a nome del Ministero che accetta tutte le avvertenze che sono fatte nel rapporto della Commissione sul modo con cui debbono essere condotte le opere. Trovo, per esempio, non potersi compilare progetti nè eseguire nè collaudare alcun lavoro fuorchè sotto l'immediata dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, tuttochè riguardanti interessi d'altri Ministeri, a riserva di quelli dei Ministeri di guerra e marina.

Mi affretto a dichiarare che convengo nell'opinione emessa dalla Commissione; ma siccome in fatto sta che molte volte avviene che il ministro dell'interno, a mo' d'esempio, si valga dell'opera d'ingegneri privati; che molte volte ancora il ministro delle finanze impieghi un personale affatto indipendente da quello che appartiene al corpo del genio civile per le fabbriche demaniali ed altri bisogni suoi, così amerei che il ministro ci dicesse che d'ora in poi non farà questa spesa e che accetta il partito suggerito dalla Commissione.

Io credo tanto più che sia necessaria una spiegazione del signor ministro perchè trattandosi, come ho ragione di credere, di provvedere alla riorganizzazione del genio civile sopra basi più larghe che rispondano ai veri bisogni del servizio, converrà sapere se in realtà l'opera di questi ufficiali verrà richiesta in tutti i casi in cui il Ministero avrà bisogno dei lumi e dell'opera di questo corpo speciale, o se piuttosto non dovrà impiegare l'attività di questo corpo ad eseguire le opere che sono dovute al Ministero dei lavori pubblici.

**MENABREA, ministro per i lavori pubblici.** Risponderò all'onorevole deputato Saracco che il Ministero vuole attenersi più strettamente che gli sarà possibile alla legge del 1859, la quale stabilisce in generale che tutti i lavori di opere pubbliche siano affidati al corpo del genio civile.

Tuttavia spero aver meco consenziente anche l'onorevole Saracco, che v'hanno, cioè, alcune circostanze in cui il Ministero può e deve ricorrere al giudizio di persone speciali, come, per esempio, nella costruzione di un carcere, e così dicasi per altre opere in cui conviene richiedere il parere di chi più particolarmente ha studiato quella determinata materia.

TORNATA DEL 13 FEBBRAIO

In massima dunque il Ministero si atterrà alla legge, salvo quelle poche eccezioni richieste da costruzioni particolari, e che la natura delle opere, la loro economia possano mostrarlo utile.

Accetto perciò il consiglio dato dalla Commissione, salvo quelle riserve che, come ho già detto, spero, saranno rarissime, e furono accennate dall'onorevole deputato Saracco.

**PRESIDENTE.** PORTI, FARI E SPIAGGIE. — Capitolo 21, *personale di servizio*, proposto dal Ministero in lire 483,949 92, e portato dalla Commissione a lire 484,327 21.

Se non vi sono opposizioni, il capitolo 21 si intenderà approvato nella somma proposta dalla Commissione.

(È approvato.)

Capitolo 22, *Spese diverse*, portato dal Ministro e dalla Commissione nella somma di lire 189,307 46.

(È approvato.)

Capitolo 23, *Spese d'annua manutenzione*, portato dal Ministero e dalla Commissione in lire 1,880,054 36.

**LA PORTA.** In ordine a questo capitolo la Commissione ha dato un consiglio al Ministero ed è quello di attenersi al sistema di appalto in queste opere. Io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se intenda di mantenere questo consiglio della Commissione.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Non ho difficoltà di accettare la proposta della Commissione. All'onorevole deputato La Porta poi dirò che è non solo nelle intenzioni, ma è sistema del Governo di eseguire per quanto è possibile tutte le opere mediante appalto.

Vi sono tuttavia circostanze in cui conviene al Governo di fare lavori ad economia: vi sono porti in cui si hanno i cavafondi stabili, e onde poter continuare questi lavori soventi è necessario farli ad economia; ma ritenga l'onorevole La Porta che sistema generale dello Stato è di dare ad appalto tutte le opere, mentre quello ad economia non è che eccezionale e sempre dettato da circostanze locali affatto particolari.

**LA PORTA.** Poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici giustamente ha fatto osservare che per alcune opere di escavazione dei porti era conveniente di attenersi al sistema delle opere ad economia, debbo rappresentargli il gran bisogno che si ha in alcuni porti di cavafondi a scala graduata.

Sono porti nei quali si pesca così poco fondo, che i cavafondi dei quali sono dotati non possono essere in gran parte utili. Io l'ho visto e sperimentato in qualche porto, dove il cavafondo ordinario appena poteva operare, stante l'insufficiente altezza delle acque.

Quindi si riconosceva lo stretto bisogno di cavafondi a scala graduata, che si trovano in porti di prima categoria.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Il Governo ha acquistato vari cavafanghi i quali debbono lavorare nei vari porti dello Stato. Le burrasche avvenute in questi ultimi mesi non ne hanno però permesso il tra-

sporto in quei siti ove dovrebbero operare. Ma è intendimento del Governo di eseguire le operazioni di scavo con quei mezzi che siano adatti all'importanza dei porti che devono essere scavati.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono altre osservazioni, s'intenderà approvato il capitolo 23 nella somma di lire 1,880,054 centesimi 36.

(È approvato.)

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo la parola su questo stesso capitolo, non per variare la cifra già stata votata, ma soltanto per cambiare la denominazione dell'articolo 41 del capitolo 23, dove è detto: « porto di Napoli, provviste e riparazioni alle macchine di escavazione eseguite ad economia, combustibile e sostituzione di tramogge ».

Invece di *porto di Napoli*, bisognerebbe dire: *porti e rade napoletane*, perchè la somma portata in bilancio non si potrebbe applicare che ai soli lavori che si eseguono nel porto di Napoli, mentre intendimento del Ministero è che questa somma sia egualmente applicabile agli altri porti del Napoletano, giacchè si tratta qui di macchine, d'ordigni che devono servire per tutti i porti.

**PRESIDENTE.** Capitolo 25, *Spese ai porti di 2ª categoria nelle antiche provincie*. Ministero e Commissione propongono lire 284,430.

(È approvato.)

Capitolo 26, *Anticipazioni ai corpi morali per porti di 2ª categoria*. (Per memoria)

Capitolo 27, *Sussidi ai porti di 3ª categoria*. Ministero e Commissione propongono lire 12,000.

(È approvato.)

Capitolo 28, *Casuali per lavori pubblici ordinari*. Ministero e Commissione propongono lire 200,000.

(È approvato.)

**STRADE FERRATE.** — Capitolo 29, *Personale*. Il Ministero propone lire 5,684,485; la Commissione lire 5,400,000.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

**CAPONE.** Domando la parola per una mozione di ordine.

La discussione gravissima che dovrà impegnarsi su questo capitolo m'induce a pregare la Camera di rimandare la discussione a domani...

*Voci.* No! Domani vi è l'esposizione finanziaria. (*Rumori*)

**CAPONE.** Si farà dopo l'esposizione finanziaria, ma adesso non si potrà votare sicuramente.

*Voci.* Si può incominciare.

**CAPONE.** Non si può incominciare, perchè vi sono delle questioni di massima da decidere.

**PRESIDENTE.** Ad ogni modo si può incominciare; quantunque vi sia una discussione larga a fare, il tempo però non manca.

**CAPONE.** Io pregherei il presidente di accogliere la mia preghiera, senza obbligarmi ad insistere.

**PRESIDENTE.** Io non oso mettere ai voti questa pro-

posta, perchè sarebbe nno spreco di tempo senza un vantaggio reale. Se vuol parlare, io le concedo la parola.

**CAPONE.** Io non ho difficoltà di dire qualche cosa su questo capo; ma siccome non prevedeva che dopo tanta larghezza quanta aveva presa la discussione fino a questo momento, in un tratto inopinatamente si avesse potuto venire a discutere sul capitolo delle strade ferrate, quindi non ho portato meco nè le note sulle cifre, nè sugli altri dati necessari a provare le cose che avrei da esporre alla Camera.

Del resto credo che nessun altro deputato è pronto alla discussione nella quale entriamo. Ciò nonostante, sebbene trovimi come sorpreso all'impensata, sono agli ordini della Camera sin da questo istante.

**PRESIDENTE.** La Camera non può per queste considerazioni arrestare la sua discussione.

Se vuol parlare, parli.

**CAPONE.** È mio pensiero entrare nella questione, dirò così, generale, ove la Camera me lo permetta, specialmente per quanto concerne le strade ferrate meridionali.

L'anno scorso adunque la Camera ricorda di aver votata una disposizione di legge, a vero dire, affatto contraddittoria coi principii della scienza economica. Questa votazione riguardò l'obbligo imposto alla società delle strade ferrate meridionali di stabilire in Napoli uno stabilimento meccanico, nel quale avesse dovuto costruirsi la massima parte del materiale mobile occorrente alle strade ferrate medesime.

Or sono parecchi mesi dacchè quel voto della Camera fu emesso, ed intanto nessun principio d'incominciamento alla esecuzione dello stipulato vedesi dato per conto della società Bastogi.

Giova qui dire che in Napoli non parve che la legge potesse alludere ad altro stabilimento che a quello di Pietrarsa, il solo che avrebbe potuto mettere la società in grado di adempiere ai suoi impegni. Ora noi sentiamo che questo stabilimento di Pietrarsa è dato ad un ignoto speculatore, e che invece la società delle strade ferrate meridionali intende associare a sè il piccolissimo opificio di Henry e compagnia.

Questo è cosa del tutto microscopica e che non può in conto alcuno bastare a tener luogo dello stabilimento voluto dal Parlamento, il quale doveva essere in grado di costruire tanto materiale quanto poteva occorrerne per la rete delle strade ferrate meridionali, che indubitatamente è una delle più estese in Europa.

Ora io domando se la legge dello scorso anno debba essere elusa, o debba essere eseguita efficacemente ed in modo utile al paese.

Finchè la società si balocca coll'opificiuo dell'Henry e compagnia, possiamo esser sicuri fin d'ora che la via giusta non è stata ancora presa, e che ci inoltriamo verso un assoluto disinganno di tutte le concepite speranze.

Quindi comincio per pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler dare gli schiarimenti necessari su questa questione, riserbandomi, dopo che il ministro

avrà parlato, di presentare le mie osservazioni alla Camera.

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

Parmi non sia ora il momento di rispondere all'onorevole preopinante, perchè la questione che egli ha sollevato troverà meglio la sua sede opportuna al capitolo dei compensi da darsi alle società meridionali.

**CAPONE.** Allora ritiro la mia mozione in questo momento e mi riservo a presentarla quando saremo a parlare dei sussidi.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Passiamo al capitolo 29.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli il signor ministro.

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Debbo rettificare alcune espressioni della Commissione nel suo rapporto intorno al servizio delle strade ferrate dello Stato.

Credo che essa sia stata indotta in errore da alcune cifre forse non convenientemente collocate nel bilancio, e che fanno comparire le spese d'esercizio delle strade ferrate dello Stato in proporzione di gran lunga maggiore di quello che siano effettivamente, giacchè risulta dal suo rapporto che le strade ferrate dello Stato sarebbero assai più costose che molte altre.

Io potrei invitare i signori deputati a leggere il rendiconto degli esercizi 1860, 1861 e 1862 che venne testè distribuito, e vedrebbero che le spese di esercizio sono in proporzione assai minore di quelle che furono calcolate dalla Commissione.

Per fare un regolare stanziamento nel bilancio forse bisognerebbe ripartire diversamente gli articoli che contengono le spese d'esercizio, ed allora la distribuzione delle spese dovrebbe essere fatta in questo modo, cioè: pel personale lire 5,400,000; per spese d'ufficio e di cancelleria lire 200,000; combustibili, grassumi ed altre spese di locomozione lire 2,200,000; manutenzione del corpo stradale e materiale fisso lire 1,550,000; manutenzione del materiale mobile lire 900,000; spese di navigazione sul lago di Garda lire 50,000; spese di servizio delle stazioni di Pavia e di Piacenza lire 90,000; rimborso per eccedenza di tassa lire 20,000; sussidi e casuali lire 125,000: totale delle spese lire 10,535,000.

I proventi risultanti dallo spoglio degli esercizi precedenti dovrebbero costituire nel bilancio attivo del 1863 una somma di 21,425,000 lire: e così la differenza sulla rendita utile sarebbe di 10,890,000 lire. D'onde si vede che la spesa d'esercizio è al di sotto del 50 0/10, cioè al di sotto della metà del provento brutto. Se noi paragoniamo gli esercizi antecedenti a quello del 1863 ora iniziato, troveremo che nel 1861 le strade governative hanno dato una rendita utile del 50 per cento, mentre se noi paragoniamo questa medesima rendita a quella di altre strade che sono in voce d'essere bene amministrate, troveremo qualche diversità. Per esem-

TORNATA DEL 13 FEBBRAIO

pio le ferrovie lombarde danno una rendita utile del 52 0/10, nel Belgio la rendita utile è del 54 0/10, in Prussia è stata del 53 0/10.

Il risultato finanziario dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato non è dunque così cattivo come sembra risultare dalla relazione della Commissione. Ma, ripeto, credo sia essa stata indotta in errore dal fatto d'aver calcolato nelle spese d'esercizio certe spese d'ordine che si riferiscono alla strada di Cuneo. Eliminando quindi dalle spese d'esercizio quelle che non vi dovrebbero figurare giungiamo al risultato che ho accennato.

La Commissione si è pure lagnata dei grossi stipendi che si danno sulle ferrovie dello Stato.

Per verità mi meraviglio che si siano trovati esagerati questi stipendi. Se essa li paragona con quelli che si danno sopra altre strade, con quelli, ad esempio, che si danno sulle strade lombarde, troverà che il direttore generale nelle strade ferrate dello Stato ha 8,000 lire e con 608 chilometri di esercizio, mentre nelle strade lombarde, che ne hanno solo 467, il direttore generale percepisce 25,000 lire. L'ispettore ingegnere governativo ha 6,500 lire, quello delle lombarde ne ha 6,000; l'ingegnere del servizio ha 6,000 lire per le strade ferrate governative, quello delle strade lombarde ne ha 6,650; il capo di servizio di contabilità per le strade del Governo ha 6,000 lire, quello delle lombarde 6,800; il capo stazione di prima classe per le strade governative ha 3,000 lire, per le strade lombarde 3,600.

**CRISPI.** Domando la parola.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Onde vedono, o signori, che non vi è esagerazione negli stipendi che sono dati agli impiegati del Governo; tanto più che nessuno ignora come gl'ingegneri e gl'impiegati di qualche distinzione abbiano molti vantaggi anche ad abbandonare il servizio dello Stato per recarsi a quello delle società particolari.

Ora, siccome il capitale di 608 chilometri d'esercizio di strade ferrate fatte per lo Stato è una cosa di qualche riguardo, bisogna anche allettare il personale incaricato di tale esercizio affinché sia rattenuto al servizio dello Stato, anzichè eccitato ad abbandonarlo.

In quanto poi alle spese che la Commissione ha trovato forse esagerate, queste si riferiscono specialmente alla linea tra Alessandria e Bologna. Ora su questa linea si è dovuto aumentare il personale ed anche qualche stipendio perchè si è stabilito il servizio di notte. Ognun sa che il servizio di notte è più faticoso che quello di giorno; e che questo richiede un aumento di personale.

Spero che le mie osservazioni fatte a tal riguardo avranno convinto la Camera che veramente le nostre strade ferrate sono assai bene amministrare, tanto più se noi le paragoniamo a quelle del Belgio, dove si ha il vantaggio di avere il carbone ad un prezzo assai minore che in Italia, poichè in quello Stato esistono miniere di carbone, mentre noi siamo obbligati di farlo

venire dall'Inghilterra. Di più nel Belgio v'ha un'altra materia prima, cioè il ferro che si ottiene a miglior mercato che in Italia; tuttavia malgrado queste notevoli variazioni abbiám visto che nello stesso anno 1861 il prodotto delle nostre strade ferrate diede il 55 per cento, e solo il 52 per cento nel Belgio.

**PRESIDENTE.** La parola spetta al signor relatore.

**POSSENTI, relatore.** La Commissione ha creduto suo debito, appena venne distribuito il volume del rendiconto dell'ultimo triennio delle strade ferrate, di prenderlo in diligente disamina; e da tale esame è venuta nella soddisfacente conclusione di essere quasi in pieno accordo col Ministero.

Infatti, esaminando l'allegato **A**, che porta il confronto fra le somme portate nei bilanci annuali del Ministero e le somme effettivamente spese pei vari capitoli, la Commissione trovò che le cifre poste da essa sia nella relazione, sia nella proposta di bilancio, sono pressochè le stesse. Le deduzioni proposte sia al personale, sia al capitolo 32 sulla manutenzione del corpo stradale, sia al capitolo 33 sulla manutenzione del materiale mobile, sono deduzioni minori di quelle che risultano effettivamente dallo stesso conto consuntivo stato pubblicato. Epperò da questo lato la Commissione non saprebbe deviare dalle proposte fatte.

In quella relazione la Commissione non ha inteso di fare nessunissima censura all'amministrazione delle ferrovie dello Stato; non ha fatto altro che notare alcune delle circostanze di fatto che le si presentarono; e la pubblicazione del rendiconto dell'ultimo triennio d'esercizio non potè che vieppiù confermarla nelle sue conclusioni.

In quella relazione è detto che nelle spese di esercizio non si debbono comprendere i due capitoli 35 e 39, i quali nel prospetto posto nella relazione sono di fatto tenuti separati dalle suddette spese. E veramente la Commissione avrebbe meritato le staffilate se avesse confuse quelle due somme colla spesa di esercizio. Io non so come mai possa essere nato il pensiero in chi scrisse la relazione di quel rendiconto, che una Commissione qualunque possa aver preso un granchio di tanta fatta.

Nel quadro che fa parte della relazione della Commissione le spese di esercizio si limitano a quelle che puramente e nudamente servono all'esercizio, mentre non si possono in verun modo chiamare con questo nome i pagamenti che si fanno alle società proprietarie pei loro dividendi sulle azioni industriali, rappresentanti la loro proprietà.

La Commissione è poi ben anco d'accordo colla direzione delle ferrovie dello Stato, dove dice che la risultanza del cinquanta per cento dell'introito come equivalente alla spesa d'esercizio non è tutta dovuta, a stretto rigore, a sola spesa d'esercizio; anzi la relazione accenna tre articoli che sono irregolarmente conglobati in questa spesa, e solo fa osservare che in una contabilità meglio sostenuta, questa confusione di partite, che non sono di esercizio, con quelle di esercizio non deve presentarsi.

Ma ad ogni modo la Commissione non ha mancato di riconoscere che tale confusione erasi verificata sia quanto alle spese fatte per aumento di alcuni fabbricati nelle stazioni, che la Commissione riconosce benissimo essere aumento del capitale delle ferrovie e non spese di esercizio, sia quanto alle spese di grandi riparazioni. Per altro in questa materia la Commissione crede che in una contabilità ben sistemata sia indispensabile di aver riguardo anche a quelle spese, che se non sono realmente ricorrenti d'anno in anno, sono però ricorrenti di periodo in periodo, epperò dovrebbero avere le loro quote annue che le rappresentino nelle spese di esercizio. Altrimenti, che cosa succederà? Succederà nè più nè meno di quanto è effettivamente accaduto, che, cioè, fattasi la strada e collocativi i binari, per quindici anni, come dice la direzione, non occorsero grandi cambiamenti, finchè il tempo delle grandi sostituzioni di nuove a vecchie guide sopravvenne. Supponiamo ora che in pochi anni tutti questi binari siano cambiati: si dirà che questa rinnovazione sia un aumento del valore della strada? No, certo; essa non è che una spesa di conservazione della strada, non è altro che porla nello stato in cui si trovava all'epoca del suo primo stabilimento.

Si muove il dubbio che la Commissione possa aver confuso, o almeno possa non aver contemplate le provviste annue che la direzione deve fare perchè il suo esercizio proceda nel primo successivo quadrimestre.

La Commissione non ha per nulla ommesso queste partite. Essa sa che se nel mese di dicembre si preparano tante provvigioni per i primi quattro mesi successivi, sta bene che nel bilancio che presenta il Ministero, in cui entrano tutte le somme che si debbono pagare nell'annata, si debbano comprendere anche queste spese; ma non avrà però da includere la rimanenza dei quattro mesi che aveva al principio dell'anno, perchè quelle si trovavano già in magazzino, ed erano già state pagate coi fondi del precedente bilancio. Dunque, in conclusione, ad onta di queste provviste, in fine dell'anno non si può spender più di quello che vi si consuma. Vi potrà essere, fra le provviste del principio dell'anno e le provviste della fine dell'anno, qualche differenza, ma non è che questa sola differenza che potrà figurare nel preventivo dell'annata. Appare dal rendiconto ferroviario che le rimanenze alla fine del 1862 sommarono a due milioni: e infatti da quel prospetto A pare che, presso a poco, dovrebbero arrivare a questa cifra.

Il triennio d'esercizio fu cominciato con una rimanenza di lire 1,433,000; se attualmente essa è di due milioni, ciò vorrà dire che saranno circa 200,000 lire all'anno, in media, sul triennio spese di più per questa partita, ma non sarà mai che debba, nel consumo d'un anno, esservi compreso tutto ciò che s'acquista per l'anno successivo.

La rimanenza di due milioni alla fine del 1862 esclude ogni bisogno di dover accrescere le provviste per la fine del 1863, per cui la spesa d'esercizio del 1863 non potrà diversificare dalla spesa effettiva totale dell'annata, il

che giustifica pienamente la riduzione proposta dalla Commissione pel 1863.

La Commissione ha fatto osservare che fra le partite confuse con quella d'esercizio, e che pure non sono veramente tali, si trovava la partita delle officine.

La Commissione non ha fatto appena che toccare questo argomento, osservando che trovandosi suddivisa la spesa delle officine sui vari capitoli delle spese d'esercizio, senza esservi invece un bilancio parziale delle officine, era naturale che, se le officine eseguissero lavori oltre quelli che sono necessari per la manutenzione delle strade (ed è giusto che li eseguiscono, perchè se le officine hanno da essere provviste di tutto ciò che è necessario per far fronte ai bisogni delle strade, è evidente che vi possono essere dei periodi di tempo in cui certi materiali, certi operai, certi meccanismi non occorrono per la strada, ed è bene che si utilizzino in altro modo), era naturale, dico, che la manutenzione e l'esercizio della strada doveva apparire in una proporzione maggiore di quella che realmente passa tra la spesa di esercizio e l'introito della ferrovia.

Se tale spesa si limita al 45 o 46 per cento dell'introito, e la spesa di fabbricazione, per esempio, da 400 o 600 *wagons* in confronto al prezzo di vendita offra un guadagno tutto al più del 10 per cento, è evidente che il rapporto del 90 per cento del costo di fabbricazione al prezzo di vendita debba alterare il rapporto finale tra la spesa di esercizio della ferrovia e l'introito effettivo. Quindi è che la Commissione non ha fatto altro che accennare l'influenza che questa materia aveva dell'aumentare la quota di introito che rappresenta la spesa di esercizio, ma nel fatto ha dichiarato che il 50 per cento era in gran parte apparente, e ha detto quali ne erano i motivi.

Fra i motivi di tale apparente maggior spesa, tanto la direzione delle strade ferrate nel suo rendiconto, quanto la Commissione hanno pur notato l'assenza di certi introiti i quali non figurano nel bilancio, perchè di natura indiretta.

Questi introiti sono alcuni vantaggi sui trasporti dei sali e tabacchi, dei militari e delle corrispondenze postali.

Ma qui per verità la Commissione non potrebbe dare a questo introito tutto il peso che vi dà al rendiconto del Ministero, in quanto che sa benissimo che nella concessione di ferrovie ai privati il Ministero si riserva diversi di questi vantaggi, senza aprire per essi alcun conto corrente coi concessionari.

La Commissione poi nelle riduzioni proposte nella sua relazione è stata puramente e nudamente al fatto effettivo somministrato dallo stesso Ministero, perchè la diminuzione della spesa del personale che la Commissione ha proposto in lire 284,000 risulti nel 1862 maggiore di lire 284,000, anche tenuto conto di 130 o che mila lire pel personale necessario all'esercizio della ferrovia di Casale che attualmente è esercita dallo Stato insieme alle altre, e che prima era appaltata alla società *Vittorio Emanuele*; così del pari la proposta riduzione di

lire 200 mila sulla manutenzione del corpo stradale al capitolo 32 è minore dell'effettiva verificatasi nel 1862.

E così pure sulla manutenzione del materiale mobile si sono dedotte lire 90,000; mentre nel bilancio consuntivo dello scorso anno si ottenne un risparmio assai maggiore.

Per tutte queste ragioni la Commissione non ha veramente nessun rimorso nelle deduzioni che ha fatte, perchè le riconosce assolutamente eque e consone ai fatti stessi, sia consegnati negli atti che il Ministero mandò direttamente alla Commissione, sia consegnati nelle ultime pubblicazioni del Ministero medesimo sull'esercizio delle ferrovie dello Stato.

La Commissione poi si trova d'accordo col Ministero anche nella proposta che ha fatto di sopprimere un inutile giro di spese e di entrate nel bilancio attivo delle finanze e nel bilancio passivo dei lavori pubblici, cioè quello che riguarda le azioni industriali che lo Stato possiede nella ferrovia di Cuneo e di Stradella.

La deduzione poi fatta, alla somma da pagarsi alle società proprietarie d'alcune delle ferrovie esercitate dallo Stato, oltre la parte che riflette le azioni già proprie del Governo in queste società, riguarda il minore introito che si verificò di fatto nel 1862 in confronto di quello che fu posto nel preventivo. Nel preventivo furono poste 3,603,000 lire, mentre realmente l'introito effettivo arriverà a poco più che tre milioni.

Per questi motivi la Commissione non potrebbe recedere dall'opinione manifestata nella relazione, nè cambiare le sue deliberazioni, e perciò insiste nella proposta stessa.

**PRESIDENTE.** Il deputato Crispi ha la parola.

**CRISPI.** Io vorrei portare la discussione sopra un argomento il quale parmi non ancor toccato dai due oratori che hanno presa la parola.

Sotto questo titolo delle strade ferrate non trovo accennata la costruzione delle ferrovie calabro-sicule.

**LANZA GIOVANNI.** È nelle straordinarie.

**CRISPI.** Allora mi riservo di parlarne a tempo opportuno.

Nondimeno osservano alcuni dei nostri colleghi i quali siedono vicino a me che anche nelle straordinarie cotesta spesa non esiste. Siccome si tratta d'una spesa che doveva cominciare al 1861 e terminare quando tutta quella rete di ferrovie sarebbe compiuta, io non so come possa essere stata dimenticata.

Io farò intanto riflettere che, qualunque sia il titolo sotto il quale debba parlarsi delle ferrovie calabro-sicule, deve convenire con me ch'esse debbono occupare un apposito capitolo nel bilancio dei lavori pubblici.

La Camera ricorderà che nel luglio 1861 fu approvata una legge colla quale si accordava ad una società particolare la costruzione di quelle ferrovie. A tale scopo al Governo fu aperto un credito di 20 milioni di lire. Dal 1861 fino ad oggi non fu costruito che un tronco di 13 chilometri, il quale è ancora inservibile, cosicchè non si potè metterlo in esercizio.

Io non so quale sia l'intenzione del Governo, anzi ignoro completamente se esso intenda di fare quanto è in lui perchè la volontà espressa in proposito dal Parlamento abbia effetto. In ogni modo dipende da noi l'invitarlo a che la legge non resti lettera morta.

Il tronco della ferrovia che da un anno e mezzo si costruisce nelle vicinanze di Palermo non fa onore all'arte italiana. L'ho visitato io stesso pochi giorni addietro ed ho trovato che non vi è un'opera d'arte la quale corrisponda allo scopo per cui fu fatta. Di quattro ponti non uno potrà reggere al peso dei convogli.

Il ponte sull'Oreto ha le luci laterali in varii punti rotte.

Il muro che serve d'appoggio a sinistra del ponte medesimo è in varie parti screpolato.

Questo ponte, levato dirimpetto ad un altro il quale esiste da otto secoli, opera dei Normanni, è un amaro rimprovero ai moderni costruttori, ricordandoci pur troppo che i nostri padri sapevano fare meglio di noi. Tuttavia nel nostro secolo, ed in altri paesi, si costruiscono opere colossali da non disdegnarne gli antichi.

So che ci sono di coloro i quali hanno in mente di non dar seguito a quella ferrovia. Ricordo altresì che in una discussione nel Senato del regno un celebre ingegnere, ignaro però delle cose dell'isola, censurò con tanto vigore il pensiero di dotar la Sicilia di ferrovie, da farsi sfuggir di bocca amare parole contro quell'isola. La Camera mi permetterà che io mi valga di questa occasione per ribattere alcune delle sue idee.

Quell'onorevole...

**MENABREA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola sull'ordine della discussione.

**PRESIDENTE.** Perdoni; ho pregato il relatore della Commissione a volermi dire, se non si trova nel bilancio o nelle aggiunte qualche capitolo il quale abbia relazione alle strade calabro-sicule, e mi disse che nell'appendice vi è effettivamente lo stanziamento di una somma relativa a queste strade.

Laonde le osservazioni che oggi fa l'onorevole Crispi troverebbero meglio il loro posto, quando verrà in discussione quel capitolo che si riferisce a queste strade, massime che nella presente occasione rimarrebbero probabilmente senza risultato.

**CRISPI.** Io non ho impegno di parlare stasera, ove la Camera non si trovi pronta ad ascoltarmi, massime che l'argomento sul quale io intendeva richiamare l'attenzione di quest'Assemblea è tale che può trovar sede in qualunque altra discussione. Qui si tratta di strade di ferro; e perciò presi la parola onde discorrere delle calabro-sicule.

Fu detto che nell'isola le strade di ferro non solo non sono necessarie, ma sono un'inutile spesa per lo Stato. Quindi ho temuto che il silenzio del bilancio su questa materia fosse un indiretto modo onde impedire che quelle ferrovie si facessero.

**PASINI.** C'è la legge.

**CRISPI.** Io non posso dimenticare che, parlandosi della Sicilia nell'altro ramo del Parlamento, si fosse detto che era un paese incolto e spopolato, massime nel centro.

Signori, chi disse questo non conosce la Sicilia; la ferrovia come fu da voi approvata passerà in mezzo a popolazioni, le quali a un di presso ascendono ad un milione e 600 mila abitanti.

La Sicilia è più popolata nell'interno di quello che lo sia sulle spiagge.

Dopo le tre grandi città di Palermo, Messina e Catania, le quali sorgono in riva al mare, voi non troverete che nell'interno la più parte della popolazione: ivi i comuni sono numerosi, e la loro importanza varia dai 3000 ai 24000 abitanti. La ferrovia quindi è più utile nell'interno di quello lo sia sul litorale, e coloro i quali parlando della Sicilia usarono per essa delle parole poco convenienti diedero prova d'ignorare completamente la geografia del paese.

In ogni modo, poichè questa questione ritornerà quando discuteremo altri capitoli del bilancio, io mi riservo per allora la parola su quest'argomento, e chiederò in ogni modo al Governo di volerci dire quello che intenda fare per l'esecuzione della legge che provvede alla costruzione di quelle ferrovie.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Non voglio addentrarmi nella discussione sollevata dall'onorevole deputato Crispi, perchè non è questo il suo vero posto. Solo mi rincresce che l'onorevole deputato non sia stato presente alla tornata di ieri l'altro, in cui credo avere ampiamente risposto ai deputati della Sicilia, i quali temevano che per parte del Governo vi fosse qualche trascuratezza o qualche indugio nell'eseguire lavori pubblici che furono ordinati per legge. Non ritornerò dunque su questo argomento, ma debbo protestare altamente contro quanto suppone l'onorevole preopinante, che il Governo voglia, cioè, abbandonare i lavori delle ferrovie della Sicilia, perchè una tale supposizione è interamente contraria alla verità.

**CRISPI.** Chiedo di parlare.

**MENABREA, ministro pei lavori pubblici.** Il Ministero non ha cessato di spingere colla massima alacrità lo studio dei progetti e di fare che i lavori fossero eseguiti il più prontamente possibile. Risponderò però ancora più ampiamente a tal riguardo quando verrà in discussione il capitolo che a questo soggetto si riferisce.

Rispetto ai fondi che l'onorevole deputato Crispi non vede figurare quest'anno nel bilancio, la risposta è molto semplice.

Nel 1861 fu stanziato un fondo di 20 milioni per l'esecuzione delle ferrovie della Sicilia. Ora questo fondo è impegnato, e quella partita è sempre tenuta viva, secondo il termine usato dai finanziari; esistono, vale a dire, ancora attualmente fondi sufficienti per l'esecuzione di tutti i lavori che possono eseguirsi nel 1863, mentre al principio di quest'anno erano impegnati tutto al più da 10 a 12 milioni; sicchè rimangono ancora di-

sponibili circa 10 milioni. Ora questi 10 milioni sono più che sufficienti per eseguire tutte le opere che si potessero attuare nel corrente anno.

Dirò ancora all'onorevole Crispi che la parte più costosa della ferrovia non è certamente quella che riguarda i movimenti di terra, ma è l'armamento della strada. Sono le stazioni, le opere stabili che richiedono grandissime spese; e ordinariamente queste richiedono maggior tempo per esser fatte. L'armamento della strada non si fa che negli ultimi tempi, cioè quando essa è compiuta e quando se ne deve aprire l'esercizio.

Egli adunque non deve maravigliarsi se la somma di 20,000,000 la quale certamente fu esagerata se si credeva che potesse essere spesa entro un anno non sia stata completamente esaurita. Rispetto alla strada da Palermo a Bagheria ho dato tutte le spiegazioni. La strada non fu eseguita convenientemente, ma prima di aprirla all'esercizio pubblico si sono ordinate riparazioni per toglierne gl'inconvenienti.

D'altronde ho spiegato in altra tornata come non convenga nemmeno giudicare di una strada ferrata appena viene essa aperta all'esercizio, e che è regola generale che essa si apra prima che sia terminata, essendo un capitale importante che bisogna usufruttare il più prontamente possibile. In generale, mentre ne è in esercizio un tronco, si compie il rimanente; basta solo allora che essa sia sufficientemente solida.

Per la detta strada da Palermo a Bagheria fu mandato ultimamente in seguito a mio invito un rapporto fatto dai più distinti ingegneri che attualmente sono in Sicilia. E questo rapporto non è certamente così sfavorevole come lo dice l'onorevole Crispi. Ma siccome nuove istanze mi vennero fatte in proposito, e come io tengo a dimostrare che il Governo vuole che le opere siano bene eseguite, ho nuovamente eccitato la direzione generale di Napoli a procedere ad un altro esame, e di riferire indi definitivamente onde il Ministero sia bene a giorno dello stato della questione, possa ordinare nuovi lavori se si crederanno necessari, ed abbia anche modo di respingere le accuse che si fanno contro i lavori eseguiti, se non sono giuste.

**CRISPI.** Prendo atto della protesta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, la quale è un impegno preso da lui, affinchè la legge del luglio 1861 fosse eseguita. Gli osserverò soltanto che le opere delle quali testè parlai furono da me viste ed esaminate, e quello che ho detto non l'ho fatto sulle relazioni che avrei potuto avere, ma in conseguenza dei miei studi, essendo io stato sul luogo dove quelle opere si elevano.

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

- 1° Esposizione finanziaria del ministro delle finanze;
- 2° Seguito della discussione sul bilancio delle spese del Ministero dei lavori pubblici per il 1863;
- 3° Discussione del bilancio dell'entrata per il 1863.