

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE,

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Omaggio del padre Prota.* — *Convalidamento di elezioni.* — *Proposizione del ministro per le finanze, Minghetti per la discussione del progetto del prestito di 700 milioni di lire* — *Proposta dei deputati Mordini e Chiaves* — *È stabilita per domani.* — *Domande dei deputati Mandoj, Di San Donato e Nicotera circa l'evasione di carcerati, e risposte del ministro per l'Interno Peruzzi* — *Incidente* — *Si passa all'ordine del giorno.* — *Presentazione di un disegno di legge del ministro per lavori pubblici Menabrea per lavori a porti e fari, dichiarato d'urgenza.* — *Seguito della discussione del bilancio del dicastero dei lavori pubblici pel 1863.* — *Spiegazioni del ministro al deputato Capone sul capitolo 61, e sua memoria per la stampa* — *Schiarimenti del relatore sul capitolo 8, stato sospeso* — *Domande ed istanze dei deputati Macchi, Calvino e Polti, e spiegazioni del deputato Colombani, del relatore e del ministro* — *Domande ed istanze dei deputati Curzio e La Porta sopra i porti di Manfredonia e di Girgenti (capitolo 24), e dichiarazioni del ministro* — *Osservazioni ed istanze del deputato Di San Donato (capitolo 42) circa la costruzione di un opificio in Napoli dalla società delle ferrovie meridionali, e dichiarazione del ministro* — *Voto proposto dal deputato Michelini per l'abrogazione dell'articolo 11 della convenzione Bastogi relativo a quella costruzione.* — *Spiegazioni personali del deputato Spaventa in risposta al deputato Nicotera, circa la traslocazione di un condannato.* — *Osservazioni del deputato Depretis sulla proposta Michelini* — *Si passa sovr'essa all'ordine del giorno* — *Istanze dei deputati De Boni, Caso e San Donato sullo stesso argomento, e risposta del ministro* — *Domande ed istanze dei deputati Mandoj e Alferi d'Evandro sopra strade* — *Osservazioni e proposta del deputato Depretis per la riproduzione di una somma nel capitolo suddetto* — *Risposte ed opposizioni del ministro, del relatore e del deputato Lanza G.* — *Considerazioni del deputato Saracco in appoggio della proposta Depretis* — *Repliche del ministro.*

La seduta è aperta all'una e mezzo pomeridiane.

NEGROTTA, segretario, legge il verbale della precedente tornata, il quale è approvato.

MISCHI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni.

8828. Gli impiegati presso l'ufficio del cessato Consiglio degli ospizi della provincia di Messina rassegnano una petizione identica a quella segnata col numero 8748.

8829. Vivaldi Pasqua Vittorio, dimorante a Sestri Ponente, possidente di una tonnara nel comune di Portoscuso in Sardegna, rappresentato che quel comune, per non avere alcun reddito proprio, è costretto a far fronte a tutte le sue spese con i centesimi addizionali, e che i medesimi vengono quasi tutti applicati sulla predetta sua proprietà, invita la Camera a decretare la soppressione di detto comune e ad aggregarlo a quello di Gannesa.

8830. Gli amministratori del Monte di prestito sotto

il titolo di Santa Venere in Palermo sottopongono alla Camera alcune considerazioni sulle leggi per le tasse di registro e bollo e ne invocano la modificazione in favore di quell'opera pia.

8831. La Giunta e i consiglieri comunali di Niscemi rinnovano la domanda perchè quel comune venga aggregato al tribunale di Caltagirone.

ATTI DIVERSI.

PATERNOSTRO. Pregherei la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione 8831, colla quale la Giunta del Consiglio comunale di Niscemi rinnova la domanda perchè quel comune venga aggregato al tribunale di Caltagirone.

(È dichiarata d'urgenza.)

LA FARINA. Domando la parola.

Prego la Camera di decretare l'urgenza per la petizione 8828. Si tratta degli impiegati del cessato Consi-

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

glio di Messina. Questi impiegati, dei quali parecchi hanno molti anni di servizio, sono stati chiamati a prestare servizio negli uffici della prefettura.

È una petizione che merita seria considerazione; ed io spero che la Camera vorrà caldamente raccomandarla al signor ministro dell'interno, allorchè verrà in discussione.

(È decretata d'urgenza.)

MICELI. Con la petizione 8829, il duca Vittorio Vivaldi Pasqua di Genova, domanda che il comune di Portoscuso, in Sardegna, sia riunito al comune di Gannesa.

Adduce il petente ben gravi ragioni, per le quali quel piccolo comune, di circa 500 abitanti, non potendo far da sè le spese d'amministrazione, debba essere aggregato al comune maggiore che gli è vicino.

Io domando l'urgenza di questa petizione, perchè essendo prossimo il giorno in cui si riferiranno le petizioni, il giudizio della Camera sul proposito potrà molto influire a che il petente ottenga il suo scopo, provvedendo così, tanto ai suoi privati interessi, quanto a quelli dei due comuni.

(È dichiarata d'urgenza.)

LA PORTA. Domando l'urgenza della petizione 8830.

I deputati del Monte di prestito sotto il titolo di *Santa Venere* in Palermo si rivolgono alla rappresentanza nazionale domandando che nella riforma della legge di tassa sul registro e bollo volesse apprezzare le condizioni speciali ch'essa ha creato a danno di quell'opera pia, e ripararvi.

Da quella istituzione di prestito a pegno il povero trae rimedio alla sua fame per valori quasi nella totalità limitati a 2 lire e ad interesse modestissimo.

Or nello smarrimento delle bollette di prestito l'antica legge giustamente veniva esentando da tassa il rilascio del duplicato e l'obbligazione per garanzia.

In vece dalla nuova legge, oltre a tutti gli altri sconci che produce, si avrebbe quello su questa specialità, cioè, di far pagare al povero che ricorre al prestito di 2 lire non meno di 4 lire per tassa di registro e bollo.

Spero dunque che la Camera votando l'urgenza di questa petizione vorrà venire al riparo del danno che dalle classi povere di Palermo si sperimenta a causa della non mai abbastanza deplorata legge di registro e bollo.

(È dichiarata l'urgenza.)

PRESIDENTE. Essendo presente il deputato Camerini, lo invito a prestare il giuramento.

(Il deputato Camerini presta il giuramento.)

Il deputato Cocco ha la parola sul sunto delle petizioni.

COCCO. Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza la petizione 8812, colla quale il professore sanitario signor Vella, di Caramanico, provincia di Chieti si rivolge alla Camera, dopo aver reclamato invano al Ministero della guerra, per ottenere il posto di medico militare che si è guadagnato per via di esami, od almeno

lo indennizzo delle spese per viaggi e dimora in Napoli per cinque mesi tra lo scorcio del 1860 ed il principio del 1861.

Il fatto dell'ammissione agli esami dimostra la verificata regolarità e sufficienza di documenti che il Vella aveva esibito alla Commissione in conformità del programma. Il fatto dell'approvazione ai diversi esperimenti ai quali erasi esposto, perchè sentivasi forte dei suoi studi teoretici e pratici, gli dava dritto alla nomina di medico militare. Si ebbe invece l'avviso d'aver oltrepassata l'età prefissa da talune patenti del 1834, e di non aver giustificato, come ammogliato, il godimento di un'annua rendita di lire 1,200.

Un tale sotterfugio, veramente burocratico, sopra due estremi che il programma non aveva richiesti, equivale ad un *diniègo di giustizia*, a meno che il programma stesso non fosse stato che uno *scherzo*. Ma lo *scherzo* ed il *diniègo di giustizia* sono incompatibili col regime costituzionale e col Re galantuomo.

Salvo ogni altro rilievo nella discussione della petizione in parola, insisto sulla preghiera per la dichiarazione d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. È pervenuta alla Presidenza la seguente lettera del padre Luigi Prota, domenicano, presidente della Società emancipatrice del sacerdozio italiano:

« Onorevole signor Presidente,

« Essendomi trovato presente alla tornata di ieri, ed avendo inteso mozione fatta dall'onorevole deputato Maresca al ministro guardasigilli intorno alla Società emancipatrice del sacerdozio italiano, in Napoli, della quale s'ignorava dal signor Maresca l'esistenza, e lo scopo, perciò io, nella qualità di presidente della medesima società, onde prevenire qualunque sinistra interpretazione potrebbe darsi ai miei intendimenti per tale istituzione, mi credo nel dovere di rassegnare alla sapienza della Camera un esemplare del programma fondamentale e dello Statuto della società di cui è parola dai quali documenti potrassi evidentemente comprendere che la *Società emancipatrice del sacerdozio italiano* professando fede immutabile e reverenza ai dogmi cattolici ed al pontefice di Roma non-re, che rappresenta sulla terra il Dio della carità nudo e crocifisso, senza regni terreni, senza cannoni e senza armate di briganti, intende:

« Emancipare le coscienze dalla micidiale influenza di quelle anti-evangeliche dottrine, che confondono l'uomo con Dio, la terra col cielo, la multiforme politica dei Governi cogli immutabili dogmi della vera Chiesa cattolica, e danno a Cesare ciò che tolgono a Dio;

« Emanciparle da tutto ciò che potrebbe influire ad arrestare, anche per un solo istante, il cammino ascendente delle umane generazioni verso quella meta di progresso e di civiltà che sono emanazioni dei veri rivelati dal Dio Redentore all'umanità redenta. (*Segni d'impazienza*)

« Dopo questa precisa ed esplicita dichiarazione dello scopo cui tende la nostra emancipazione, voglio augurarmi che la Camera riconoscendo la vitale importanza di questa cosmopolitica ed umanitaria mia istituzione non disdegnerà di porla all'ombra della sua sovrana protezione. »

CHIAVES. Chiedo di parlare!

Ritengo che questo scritto non sia stato letto alla Camera se non come lettera d'accompagnamento dell'omaggio fatto alla Camera stessa d'un esemplare del programma della Società emancipatrice del sacerdozio italiano, fatta astrazione d'ogni elemento di discussione che siasi voluto portare colla lettera medesima.

PRESIDENTE. Ciò s'intende; non si fece che la semplice lettura della lettera la quale accompagna l'omaggio alla Camera dello statuto, o programma che sia, della società presieduta dallo scrivente.

RELAZIONI DI ELEZIONI.

PRESIDENTE. I relatori di elezioni sono pregati di ascendere la tribuna.

Il deputato Paternostro, relatore dell'ufficio II, è invitato a riferire sulla elezione del collegio di Pozzuoli.

PATERNOSTRO, relatore. Ho l'onore di riferire alla Camera sull'elezione del collegio di Pozzuoli, n° 276.

Questo collegio è composto di cinque sezioni: Pozzuoli, Procida, Ischia, Forio, Ventotene, ed ha un numero di elettori ascendente a 686.

Nella prima votazione intervennero 318 elettori: Il signor avvocato Antonio Scotti-Galletta ebbe voti 121, Avellino Francesco 76, padre Giuseppe Erasmo di Castro 47, Quercia Federico 18, Pezzullo Pietro 15; voti dispersi 41.

Nessuno avendo avuto la maggioranza voluta dalla legge, si addivenne alla votazione di ballottaggio, alla quale si presentarono 466 elettori, dei quali 264 diedero il voto per l'avvocato Scotti-Galletta, 200 per il signor Francesco Avellino; nulli 2.

L'ufficio definitivo proclamò quindi a deputato l'avvocato Antonio Scotti-Galletta.

L'ufficio II, che esaminò quest'elezione, si preoccupò di due questioni elevate in seno dell'ufficio definitivo di ricognizione dal presidente di una delle sezioni, cioè a dire della sezione di Ventotene.

Diceva quel presidente: la votazione si fece sulle liste elettorali del 1862. Quindi, in linea d'osservazione, si domanda alla Camera se mai quest'elezione potesse dichiararsi valida, oppure no.

Osserva anche il presidente che nella prima votazione una delle sezioni non votò, cioè quella di Ventotene, e dichiarò che il decreto della convocazione del collegio non era arrivato a quella sezione, che questa notizia vi giunse il giorno 5 dicembre, cioè cinque giorni dopo quello fissato per la votazione: la votazione era per farsi, ma, arrivata la notizia che si andava in bal-

lottaggio, perchè il giorno 30 novembre erasi verificata la votazione in tutte le altre quattro sezioni, si era sospesa la redazione dei processi verbali, riserbandosi di votare il 7 dicembre per la votazione di ballottaggio.

Diffatti il 7 dicembre i quarantacinque elettori iscritti si presentarono tutti, e tutti votarono pel candidato Scotti-Galletta che fu poi proclamato deputato.

Il vostro ufficio esaminò l'una e l'altra questione. Considerò, in quanto alla prima votazione mancata nella sezione di Ventotene, che quand'anche il numero dei voti di quella sezione fosse stato dato ad un terzo candidato nella prima votazione e non ad uno dei due che andarono in ballottaggio, questo terzo candidato non avrebbe potuto essere in ballottaggio, che si sarebbe sempre verificato tra i due candidati che realmente andarono in votazione. Considerò ancora che quand'anche questi 45 voti fossero stati dati al candidato che non risultò, pure quello che venne proclamato avrebbe sempre avuta la maggioranza nella votazione di ballottaggio.

Si aggiunga a ciò che l'ufficio, per mezzo della Presidenza, domandò spiegazioni al Ministero dell'interno, che le chiese al prefetto della provincia, sulla mancanza d'avviso per la convocazione della sezione elettorale pel giorno 30 novembre, e si ebbe in risposta che, essendo Ventotene un'isola, e non essendovi altro mezzo di trasporto che piccole barche, queste spesso non arrivano a tempo, soprattutto quando il mare non è tranquillo, e deve forse attribuirsi a ciò il non essersi fatta la votazione nel giorno 30 novembre.

Del resto, signori, siccome nella votazione tutti gli elettori furono concordi, e siccome anche nella prima votazione nessun altro candidato avrebbe potuto avere tal numero di voti da presentarsi al ballottaggio, è da inferire che se mai nella sezione di Ventotene avessero voluto votare per l'altro candidato avrebbero potuto farlo, e l'avrebbero fatto.

L'ufficio, per queste ragioni, passò sopra a questa difficoltà e si preoccupò dell'altra, cioè delle liste elettorali. In verità si chiamarono le liste elettorali, ma non si poterono avere; bensì si ebbero delle spiegazioni, ed il prefetto della provincia dichiarò che realmente le liste elettorali erano quelle del 1861, e che nel 1862 non furono rivedute; e non ci essendo altre liste che quelle del 1861, diceva il prefetto, essere stata necessità di fare l'elezione colle liste del 1861.

Ora, il vostro ufficio considerando che le liste già rivedute e pubblicate sono permanenti fino alla revisione e pubblicazione delle altre, e che quindi questa mancanza di regolarità delle autorità locali non può influire in nulla nella validazione od invalidazione dell'elezione presente, è venuto nel parere unanime di proporvi la convalidazione dell'elezione.

Se non che pregherebbe la Camera di scrivere al Ministero dell'interno, perchè faccia conoscere ai suoi agenti che bisogna agire con più accuratezza e con più

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

di zelo quando si tratta della legge elettorale e di far eseguire le formalità volute per le elezioni politiche; perchè, a dir vero, dal complesso di tutti i documenti si vede che in quel collegio vi fu una certa trascuranza da parte dell'autorità, non ostante che non ci siano irregolarità tali da rendere nulla la elezione.

Con questa riserva e preghiera alla Camera io ve ne propongo in nome del II ufficio la convalidazione.

(La Camera approva.)

GALLENZA, relatore. Riferisco a nome del VI ufficio sull'elezione del collegio d'Imola.

Questo collegio elesse a deputato il generale Giacomo Medici.

Gli elettori iscritti in questo collegio sono 532. Si presentarono alla prima votazione 151, alla seconda 138. La prima votazione non fu valida, epperò si procedette al ballottaggio.

In questa seconda votazione il generale Medici ebbe voti 77, il cavaliere Celestino Bianchi ne ebbe 60; un voto andò perduto.

L'ufficio locale dichiarò eletto il generale Giacomo Medici.

È però pervenuta alla segreteria della Camera una protesta sottoscritta da un solo individuo chiamato Rocco Baruzzi o Barucci, nome di calligrafia poco intelligibile, il quale si duole che a Castel San Pietro nell'Emilia si siano fatti brogli elettorali, i quali veramente, quando fossero accertati, annullerebbero l'elezione.

L'ufficio VI però considerando che questo signor Barucci non ha fatto alcun passo presso l'ufficio locale e che si trova solo in quest'accusa di broglio elettorale, ha creduto non doversi prendere in considerazione questa protesta ed approvare l'elezione. Ed in vero, se fosse in balia di ciascun individuo di mandare da solo una protesta senza l'appoggio della testimonianza di alcuni de' suoi colleghi elettori, sarebbe quasi impossibile il concludere cosa alcuna sopra qualunque elezione, e sarebbe necessario in ogni caso di procedere ad un'inchiesta.

Per questo motivo l'ufficio VI propone la convalidazione di questa elezione.

(È approvata.)

GRAVINA, relatore. A nome dell'ufficio V ho l'onore di riferire alla Camera sull'elezione seguita nel collegio di Melegnano.

Questo collegio, composto di quattro sezioni, novera 950 elettori iscritti. Al primo scrutinio si presentarono 272 votanti. Il conte Guido Borromeo riportò 144 voti, il signor avvocato Michele Cavallieri 99; andarono dispersi 27 e due furono contestati.

Nessuno avendo ottenuto il numero dei voti prescritto dalla legge, fu proclamato il ballottaggio.

V'intervennero 420 votanti.

In questo secondo scrutinio il conte Guido Borromeo riportò 225 voti e l'avvocato Michele Cavallieri 192; tre voti furono dichiarati nulli. In conseguenza

l'ufficio di scrutinio proclamò deputato il conte Guido Borromeo.

Non vi è alcun reclamo, nè protesta alcuna; quindi ho l'onore di proporre la convalidazione di quest'elezione.

(È approvata.)

PROPOSTA PER LA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PEL PRESTITO DI 700 MILIONI DI LIRE.

MINGHETTI, ministro per le finanze. Essendo stata distribuita la relazione che ieri l'onorevole Broglio depositava sul banco della Presidenza, io pregherei la Camera di porre per domani all'ordine del giorno la discussione della legge sul prestito di 700 milioni di lire.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera...

MORDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Contro questa proposta?

MORDINI. Su questa proposta.

Mi pare che sia di tanta importanza quella legge che io credo sarebbe conveniente che la discussione avesse luogo piuttosto doman l'altro che domani, non vedendo quali pericoli si possano correre aggiornandola di ventiquattro ore.

PRESIDENTE. Aderisce il signor ministro?

MINGHETTI, ministro per le finanze. Io insisterei nel pregare la Camera di volerla porre all'ordine del giorno di domani, parendomi importante che la cosa sia trattata e sciolta il più presto possibile. La discussione di questa legge certo non potrà compiersi in un giorno, nè in due, quindi essa avrà quello sviluppo che necessariamente porta sempre più lontano il tempo della votazione. D'altra parte io non posso che ripetere ciò che dissi in sul bel principio, cioè, che una volta annunziato questo prestito è importantissimo che il potere legislativo lo voti il più presto possibile.

La Camera comprenderà agevolmente che in materia di credito pubblico la cosa è così delicata che si deve uscire dall'incerto quanto più rapidamente si possa.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera sulla proposta dell'onorevole ministro; se essa non è accettata, porrò ai voti la proposta del deputato Mordini.

CHIAVES. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CHIAVES. Io mi accosterei alla proposta dell'onorevole Mordini.

Se non erro, si è fatto eccitamento all'onorevole ministro delle finanze perchè presentasse la nota di quelle spese le quali vincolano consecutivamente parecchi dei nostri bilanci, quantunque si dicano straordinarie. Io non so se l'onorevole ministro sia già in grado di depositarla. Ad ogni modo anche perchè i deputati possano prendere visione di questa nota, ed esaminare la relazione, la quale fu oggi soltanto distribuita, io crederei

opportuno che la Camera fissasse la seduta di giovedì, siccome quella nella quale dovrà cominciare la discussione sul prestito.

MINGHETTI, *ministro per le finanze*. L'onorevole deputato Boggio che mi domandò la nota di queste spese non chiese che fosse presentata prima della discussione sul prestito; egli disse bastargli che fosse presentata durante la discussione. Io risposi che una succinta e sommaria dimostrazione di queste spese mi sarei dato cura di accelerarla quanto fosse possibile; ed ora aggiungo che la depositerò oggi sul banco della Presidenza, dal quale passerà alla segreteria, dove ogni deputato potrà prenderne cognizione. Fra qualche giorno poi presenterò al Senato uno stato distinto di tutte queste spese.

CHIAVES. Se il signor ministro non vi si opponesse, mi pare che questo stato dovrebbe essere stampato.

MORDINI. Certamente.

PRESIDENTE. Pare che i signori deputati desiderino che sia stampato; sarà dunque consegnato immediatamente alla stampa.

MORDINI. Questa mi pare una ragione di più per insistere acciò venga fissata la seduta di giovedì.

PRESIDENTE. Il ministro mantiene egli la sua proposta?

MINGHETTI, *ministro delle finanze*. Sì, la mantengo.

PRESIDENTE. Il ministro mantiene la sua proposta. Interrogo dunque la Camera se intenda fissare per la discussione del prestito il giorno di domani.

Chi intende fissare il giorno di domani, sorga.

(Dopo prova e controprova, la Camera fissa il giorno di domani.)

DOMANDE AL MINISTERO SULLA EVASIONE DI DETENUTI DAL CARCERE DI LECCE.

MANDOJ-ALBANESE. Vorrei pregare il signor ministro dell'interno di spiegarmi come sia andata la fuga dal carcere centrale di Lecce, avvenuta nella settimana passata, di cinque condannati, i quali evasero da quel carcere ed andarono ad ingrossare le fila dei briganti e dei nostri nemici.

Se questo fosse un fatto isolato, per avventura casuale, io non intratterrei certamente la Camera in questi importanti momenti della discussione dei bilanci, ma no, io veggio invece che ogni giorno questi fatti si ripetono! Quindi pare che il servizio delle carceri, ma più quello di polizia, sia malamente fatto.

Io non voglio di ciò accagionare l'attuale Gabinetto, persuaso che l'egregio ministro per l'interno abbia già date disposizioni in proposito, ma vorrei che il ministro per l'interno, che per la natura delle sue attribuzioni può meglio conoscere le circostanze delle diverse località ove questi fatti sono accaduti, si facesse ad indagare le ragioni per cui pressochè ogni giorno si verificano di questi deplorabili fatti di evasioni.

Io, se ho a dire quello che ne penso, ci veggio qui la

mano di qualche setta borbonica, la quale ha grande ingerenza negli affari tutti, perchè molti suoi membri sono al potere, e precipuamente poi sono nella polizia, con danno nostro e a pro de' nostri nemici.

Dunque io domando al signor ministro se le disposizioni, che sono persuaso egli abbia già date per l'evasione avvenuta in Lecce, possano essere sufficienti onde far cessare queste continue evasioni dei carcerati in favore dei nostri nemici, ma più di tutto possano farci scoprire la mano ignota che in tutti questi deplorabilissimi fatti a danno del paese noi vediamo.

DI SAN DONATO, Anch'io vorrei raccomandare particolarmente al Ministero di fissare la sua attenzione sul servizio delle carceri di Napoli e delle provincie, perchè colà i carcerati non fuggono dalle prigioni, ma se ne escono tranquillamente; ed anche ultimamente un forte numero di prigionieri camorristi se ne uscì pubblicamente dalle prigioni di notte tempo, e per fortuna furono raggiunti dalla guardia nazionale.

Io mi permetto di esporre questi fatti all'onorevole ministro perchè possa prendere quei provvedimenti che saranno necessari per assicurarci nell'avvenire contro questi tristi accidenti.

PERUZZI, *ministro per l'interno*. Come è naturale, io ho dovuto fissare prima d'ora la mia attenzione su questi fatti, per quanto io non possa ammettere che sieno giornalieri, come sembrano credere gli onorevoli preopinanti. Certamente questi fatti hanno tanta impressione, che ancora quando ne accadano cinque o sei nello spazio di un mese o due, l'immaginazione tende ad accrescerli fino a farli parer giornalieri.

Comunque, anche ridotti alla loro proporzione reale, questi fatti sono tali, che giustificano il sospetto naturalissimo che vi possa essere una mano occulta che influisca sopra di essi. Debbo però dire che finora, per quante ricerche siensi fatte, al Ministero non consta che questo dipenda da una causa del genere di quella supposta, ma ne ha trovato sempre la spiegazione nelle condizioni particolari alle carceri, nelle quali questi lamentevoli inconvenienti sono accaduti. Pure nonostante è indubitato che la frequenza stessa di questi casi dimostra che vi sono nel regime delle carceri vizi radicali, che bisogna radicalmente guarire. Questi vizi sono di due nature: il vizio del materiale, ed il vizio del personale.

In generale è indubitato che le carceri sono in condizioni non buone, materialmente parlando, e ciò anche per l'ingombro che vi è in questo momento; ingombro che presto spero cesserà, mediante le misure che sono state adottate dal guardasigilli e da me. Per questi inconvenienti locali necessariamente il rimedio non può essere che lento, esigendosi lavori e spese che non possiamo fare in grandissime proporzioni entro un breve termine.

Vi è poi la questione del personale, ed a questo proposito devo dire che già da qualche tempo, anche dagli onorevoli miei predecessori, vi è stato provveduto, rimuovendo il personale sospetto di camorristo, e man-

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

dandovi personale delle altre provincie, mescolando cioè i personali in modo che ci fossero minori relazioni locali, come si riteneva che prima vi fossero, con persone contrarie al nuovo ordine di cose.

Il personale delle altre provincie per altro ha prodotto sul principio un qualche inconveniente, inquantochè non conoscendo esso il linguaggio speciale alle prigioni, e specialmente alle prigioni delle provincie meridionali, è innegabile che vi è stato sul principio qualche inconveniente che poco alla volta va dileguandosi.

Del resto altro rimedio efficace non vi ha senonchè l'applicazione precisa del nuovo regolamento, pubblicato da qualche mese, la quale procede abbastanza bene, ed una severa disciplina verso il personale, oltre ai miglioramenti dei locali, ed allo sgombrò delle carceri, già in via di esecuzione.

Relativamente alla disciplina ho l'onore di dire che già da qualche tempo avendo avuto informazioni pessime intorno all'andamento delle prigioni di Lecce, io aveva ordinato all'autorità locale un'inchiesta in proposito.

Una relazione speciale mi pervenne venerdì passato, quasi contemporaneamente all'annuncio della fuga alla quale accennava l'onorevole Mandoj-Albanese; e nella relazione di domenica scorsa io mi credetti in dovere di sottoporre alla firma di S. M. un decreto col quale il direttore delle carceri di Lecce è stato dispensato dal servizio.

NICOTERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questo incidente?

NICOTERA. Sì!

Se non ho malamente inteso l'onorevole ministro dell'interno ha detto, che dopo gli inconvenienti avvenuti nelle carceri delle provincie meridionali, si pensò di mutare ivi i custodi e di mandarne altri di queste provincie.

PERUZZI, ministro per l'interno. Non da queste, da altre provincie.

NICOTERA. Ebbene, è appunto dopo questo mutamento che avvennero le evasioni. Infatti l'evasione dei camorristi, di cui ha parlato l'onorevole San Donato, è avvenuta un mese e mezzo dopo il mutamento dei custodi. Ho voluto dichiarare questo fatto perchè mi pare abbastanza importante.

Debbo poi dolermi, non col ministro dell'interno, poichè non dipende da lui, ma col ministro dei lavori pubblici, dal quale credo dipendano i bagni.

Voci. No! no! È il ministro della marina.

NICOTERA. Mi spiace che il signor ministro della marina non sia presente, ma saprà quello che io dico, e potrà rispondere.

Debbo ricordare, come un anno fa, io diceva alla Camera che un tale condannato godeva i favori di un nostro collega; questo condannato era l'assassino del commissario Mele, era il Demata, il quale non ha potuto essere condannato a morte perchè gli mancava l'età. Or bene, giorni addietro, a premura di un depu-

tato, ciò che ho potuto verificare dal direttore dei bagni delle provincie meridionali, questo condannato veniva da Gaeta passato al bagno di Nisita, cioè a piccola distanza da Napoli ove sono i figli e i parenti dell'ucciso Mele.

In verità è cosa dolorosa il vedere che un condannato a vita, il quale dovrebbe essere tenuto in un luogo ove l'evasione non fosse tanto facile, venga passato da Gaeta a Nisita, bagno che sotto il Governo borbonico era destinato agli ecclesiastici, perchè vi si soffre meno che negli altri. Questo naturalmente è uno di quei fatti che producono mal umore e mal umore molto serio.

L'altra domanda che io intendo dirigere al ministro per la marina è questa: i condannati borbonici sono graziati.

(Il ministro per l'interno fa segni di denegazione.)

Il ministro per l'interno dice di no, ma io dico che se non furono graziati ebbero computata la pena; e questi condannati io debbo dire anche prima della commutazione della pena godevano di molti favori, mentre invece i condannati pei fatti d'Aspromonte, cioè i disertori, sono tenuti in modo veramente deplorabile. Vi sono le catene di nuovo modello che pesano 17 rotoli meno di quelle di vecchio modello, e chi ha portato le catene sa che cosa significa tenere le catene al piede; ed intanto le nuove si danno ai condannati per reati comuni, e le vecchie ai disertori garibaldini.

Io domando che almeno si accordi questa giustizia ai poveri disertori garibaldini, e dico almeno, giacchè pare che il Governo voglia essere più severo verso di questi condannati di quello che lo è stato coi borbonici!

PRESIDENTE. Dai signori ministri che sono presenti alla Camera potranno essere comunicate al ministro per la marina le osservazioni del deputato Nicotera.

L'incidente non ha seguito.

SANGUINETTI. Domando la parola per un fatto personale. *(ilarità)*

L'onorevole Nicotera ha parlato di un galeotto, e ha detto che quel condannato godeva dei favori e della protezione di un deputato, mercè la quale avrebbe ottenuto la traslocazione da uno ad altro bagno, ove gli sarebbe stata meno difficile la fuga dalla galera.

NICOTERA. Spaventa.

SANGUINETTI. Ora quest'asserzione non v'è dubbio che possa fare cattiva impressione nel pubblico, ed offendere in certo modo il decoro e la dignità della Camera; perciò converrebbe che il signor presidente pregasse l'onorevole Nicotera a dire il nome di questo deputato.

Una voce. Ma se lo ha già detto!

SANGUINETTI. Se lo pronunziò, ciò fece a bassa voce, io non l'ho inteso.

PRESIDENTE. Il deputato Nicotera ha annunciato alcune osservazioni o schiarimenti che riguardano l'amministrazione dei bagni affidata al ministro della marina. Il ministro della marina non è presente, e per-

ciò ho annunciato che l'incidente non aveva seguito. Se poi la Camera intende che si debba procedere oltre...

Voci. No! no! (*Rumori generali*)

LANZA G. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su quest'incidente? Innanzi tutto interrogo la Camera se intende che si debba continuare... (*Rumori*).

NICOTERA. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Per un fatto personale ha la parola.

NICOTERA. È troppo giusta l'osservazione dell'onorevole Sanguinetti, ed io lo soddisfo subito. Il deputato a cui facevo allusione, la Camera sa chi è, perchè se n'è parlato altra volta: è Spaventa. Il deputato poi che si è impegnato adesso, ed ha ripetute le sue premure per ottenere quel favore al De Mata, è il deputato Vacca.

PERUZZI, ministro per l'interno. Io non conosco i fatti sui quali l'onorevole Nicotera crede poter fondare questa gravissima asserzione, ma conosco abbastanza l'onorevole Spaventa per ritenere che l'onorevole Nicotera sia stato indotto in errore, non potendo ammettere che un uomo dell'onoratezza del signor Spaventa possa farsi protettore di un assassino, qualunque esso sia. (*Bravo! Bene!*)

NICOTERA. Domando la parola per un fatto personale. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Parli.

NICOTERA. Siccome l'onorevole ministro dell'interno ha detto che io potevo essere tratto in errore, così debbo dichiarare che in quanto alla protezione dello Spaventa se ne è parlato un'altra volta, quindi troppo tardi il signor ministro dell'interno viene qui ad assumerne la difesa. (*Rumori*) Quanto poi alla protezione ultima del deputato Vacca, debbo dichiarare che l'ho saputo direttamente dal direttore del bagno di Pozzuoli. Se fui ingannato da questo, non so cosa farci. (*Si parla*)

RUGGIERO, LANZA, BONGHI. Domando la parola.

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

Questo è uno scandalo.

PRESIDENTE. È proposto l'ordine del giorno puro e semplice.

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per l'autorizzazione di spese nel bilancio del 1863 e seguenti, per opere da farsi ai porti e fari.

Questi lavori sono già contemplati nel bilancio che si discute, e prego la Camera di volerli dichiarare d'urgenza, perchè non potrebbero essere eseguiti se la legge non fosse votata il più prontamente possibile. Rinnovo anche la mia istanza affinchè la Commissione voglia esa-

minare con qualche celerità gli altri disegni di legge che si riferiscono al bilancio attuale. Siccome le popolazioni aspettano con molta impazienza alcuni lavori stati loro promessi e che furono riconosciuti necessari, spero che gli uffici della Camera se ne vorranno occupare, onde queste popolazioni non rimangano deluse nelle loro legittime speranze.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro per i lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge.

Se non vi è opposizione, s'intenderà dichiarato d'urgenza.

(È dichiarato d'urgenza.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1863.

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

La Camera ricorda che siano giunti al capitolo 64 del bilancio dei lavori pubblici, ma rimasero in arretrato i capitoli 8, 14, 24, 42, 43, dei quali in conseguenza si dovrebbe ora riprendere la discussione.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Prima che si venga alla discussione di quest'articolo debbo dare alcuni schiarimenti da me promessi ieri intorno a vari appunti fatti dall'onorevole Capone sopra certe vetture-corriere, che erano state vendute oppure cambiate dal Governo nelle provincie meridionali.

Questi schiarimenti varranno a dimostrare che in quella circostanza l'amministrazione ha operato nell'interesse dell'erario e del servizio pubblico. Sotto il Governo borbonico e successivamente sotto il dittatoriale esisteva un contratto con un concessionario per il trasporto dei dispacci e pel servizio dei corrieri. Le vetture-corriere che si usavano a quell'epoca avevano posto per un solo viaggiatore ed inoltre erano costrutte in modo molto incomodo, per cui servivano bensì per il trasporto delle corrispondenze, ma erano di pochissima utilità per quello dei viaggiatori. Quando il Governo italiano prese le redini dell'amministrazione di quelle provincie si pensò a mutare la detta concessione, ed allora si venne ad un nuovo accordo, per cui il nuovo concessionario fu obbligato a costruire trentatré carrozze, delle quali diciotto a quattro posti, quindici a sei, mediante una retribuzione annua di lire 64,877. Il prezzo del trasporto dei viaggiatori rimase a totale beneficio dell'amministrazione, per cui, secondo gli ultimi calcoli, nel secondo semestre del 1862 questa nuova impresa fruttò al Governo la somma di 155,000 lire.

Vede dunque la Camera che il contratto, fatto secondo tutte le regole e coll'approvazione del Consiglio di Stato, torna effettivamente a beneficio dello Stato.

Quanto poi alla vettura cui accenna l'onorevole Capone e che sarebbe stata mandata con grave dispendio qui in Torino per essere esaminata, mi basti dire che ciò fu a spese dell'impresario stesso, il quale dovette farlo, l'amministrazione locale non avendola trovata conveniente. Ed invero dopo l'esame di questa vettura fu-

rono arrecati agli altri veicoli alcuni miglioramenti che li rendono più atti al servizio a cui sono destinati.

Per non tediare la Camera colla lettura di questa memoria, la trasmetto all'ufficio di Presidenza con preghiera di farla inserire nel rendiconto dell'odierna seduta come allegato. (*Vedi la memoria in calce della seduta.*)

CAPONE. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

CAPONE. Io ringrazio il signor ministro della cortesia che ha avuta nel chiarire la questione che io aveva suscitata relativamente alle vetture-corriere nel Napoletano. Però sarebbe stato utile che ai dati che ha forniti ne avesse aggiunti due altri: cioè, quando sarebbe finito il primitivo contratto, quello che si cambiò; e quanto tutto questo è costato all'erario...

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

CAPONE. ... giacchè per giudicare della bontà di una intrapresa è necessario sapere quanto costa. Ma su questo io non voglio che nè la Camera, nè il Ministero s'intrattenga; credo però che sarebbe stato utile uno schiarimento. (*Movimenti*)

PRESIDENTE. La parola spetta al ministro dei lavori pubblici.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Poichè l'onorevole deputato Capone non si mostra contento delle mie dichiarazioni...

CAPONE. (*Interrompendo*) Mi accontento.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... mi permetta la Camera che legga questa memoria. (*Voci: No! no!*)

L'onorevole Capone avrà allora tutti gli schiarimenti che desidera. (*No! no!*)

Voci Sarà stampata! Basta! L'ordine del giorno! (*Segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. Questo documento sarà stampato nel resoconto ufficiale. (*Vedi in fine della presente tornata.*)

La parola spetta al deputato Romano sull'ordine della discussione.

ROMANO G. Io aveva chiesta la parola per proporre che i capitoli del bilancio stati lasciati in sospenso si discutessero dopo che sarà finito tutto il resto che rimane a discutere, perchè al contrario noi andremo d'interruzione in interruzione e perderemo molto tempo; invece che, proseguendosi la discussione del resto del bilancio, potremo poscia occuparci dei capitoli rimasti in sospenso. (*No! no!*)

PRESIDENTE. Se insiste in questa sua proposta, debbo avvertire...

ROMANO G. Se non vi fosse difficoltà, io v'insisterei per amore di brevità.

PRESIDENTE. Avverto che sarebbe desiderabile di finire la discussione del titolo delle spese ordinarie, a cui appartengono i capitoli 8, 14, 24, 42, 43, lasciati in sospenso, acciocchè, quando sia posto fine a questo titolo, se ne possa allestire la copia a servizio dell'altro ramo del Parlamento.

POSSENTI, relatore. La Commissione veramente non crede che sia conveniente il sistema proposto dal deputato Romano; a lei pare sia meglio terminare la parte ordinaria...

ROMANO G. Per evitare una discussione, ritiro la mia proposta, che del resto io faceva appunto unicamente per accelerare la discussione.

PRESIDENTE. Avendo il deputato Romano ritirata la sua proposta, si passa alla discussione del capitolo 8.

POSSENTI, relatore. Domando la parola.

Nella seconda appendice ultimamente presentata dal Ministero questo capitolo 8 porta una totale modificazione importante un aumento di 126,307 48, ed una diminuzione di 206,182 70, e quindi in tutto una diminuzione di 79,875 22.

Siccome la Camera ha davanti a sè l'appendice, se occorrerà su qualche articolo qualche schiarimento, tanto varrà farlo sull'appendice come sul bilancio.

PRESIDENTE. Sarà quindi meglio seguire l'ordine dell'appendice.

MACCHI. Domando la parola.

POSSENTI, relatore. Ma non credo che sia il caso di seguire tutti gli articoli; si potrà discutere su qualche articolo speciale su cui si facciano eccezioni.

PRESIDENTE. La somma totale delle spese di miglioramenti nel capitolo 8, secondo la nuova appendice sarebbe di 2,217,128 33.

POSSENTI, relatore. Precisamente.

PRESIDENTE. Quindi, se nessuno chiede la parola...

MACCHI. Vorrei chiedere uno schiarimento alla Commissione od al Ministero.

Al capitolo 8° io trovo iscritto nel bilancio del 1862 la somma di lire 21,000 per la ricostruzione del ponte sul *Laura e sistemazione del successivo tratto di strada* (Milano), poi quella di lire 101,000 per la *sistemazione alla costa di Malnate ed a quella d'Orsa* (Como).

Ora vedo che questa somma iscritta pel 1862 non c'è più nel bilancio del 1863. Questo vorrebbe dire o che la somma è spesa, e che per conseguenza i lavori sono compiuti, oppure che i lavori furono giudicati inutili.

PRESIDENTE. Favorisca d'indicare il numero dell'articolo, perchè tanti sono gli articoli di questo capitolo 8, che se non s'indica il numero è difficile rinvenire quello a cui si riferisce la questione.

MACCHI. Pagina 34 del bilancio, articolo 16. Sono le spese scritte in capo pagina. La prima è di 21 mila lire, la seconda di 101 mila. Le medesime sono iscritte nel bilancio del 1862, e non lo sono più in quello del 1863.

Si dovrebbe argomentare, io diceva, che le spese si sono fatte, oppure che non occorrono più. Ora, che non occorrono più, non lo credo, e che si siano fatte, mi consta il contrario; imperocchè so che si fecero e si fanno molti reclami, ad invocare i promessi lavori,

appunto perchè si è veduto che nel 1862 se ne stanziarono i fondi, e che finora l'opera non fu eseguita.

POSSENTI, relatore. Se le somme furono assegnate, i lavori si faranno.

MACCHI. Ma in questo bilancio non vedo stanziata alcuna somma per quest'oggetto.

COLOMBANI. Secondo la legge di contabilità, quando una spesa è impegnata in uno dei bilanci passati, passa nei residui dei successivi, come l'opera passa per così dire nei residui delle opere da farsi. Il Governo ha il diritto di spendere i fondi stanziati nel 1862 quantunque non ricompaiano stanziati nel 1863.

MACCHI. Prendo atto della dichiarazione fatta da un membro della Commissione; cosicchè resta accertato, a norma dei paesi interessati, che i lavori verranno eseguiti. E tanto mi basta.

CALVINO. Io vorrei muovere una domanda simile a quella che ha fatto l'onorevole Macchi, e desidero che la Commissione mi faccia un'eguale dichiarazione per l'articolo 70, in cui non compaiono pel 1863 alcune spese per la strada tra Palermo e Trapani che furono stanziati nel bilancio del 1862.

Io faccio questa osservazione perchè in altri casi simili veggio che nella colonna delle annotazioni e causali delle differenze è data la ragione per cui non vedonsi nel 1863 le spese che erano stanziati nel bilancio del 1862, mentre nell'articolo 70, nella colonna medesima, non si fa parola a questo riguardo.

Io quindi domanderei a questo proposito una spiegazione alla Commissione.

POSSENTI, relatore. La Commissione veramente si è occupata del bilancio del 1863, e non si poteva occupare delle somme iscritte nel bilancio del 1862. Quindi essa non è in grado di dare spiegazioni, le quali dipendono da tutt'altri che dalla Commissione.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Sarebbe impossibile al Ministero e alla Commissione di dare informazioni minute sopra ciascuno dei numerosi articoli che compongono il presente bilancio. Ma ritenga in generale l'onorevole preopinante che le somme portate nel bilancio del 1862 e che non lo furono più in quello del 1863 o sono già state spese o sono già impegnate, perchè se non lo fossero, sarebbero state riprodotte nell'attuale bilancio. Son cose che si possono verificare.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Polti.

POLTI. Fra i consigli che la Commissione nella sua elaborata relazione suggerisce al Ministero trovo espresso il seguente:

« Doversi dal Ministero ingiungere ad ogni ufficio provinciale del genio civile di non presentare giammai brani di progetti, e di dare a ciascun progetto tutta quella estensione che è necessaria al fine che la sua esecuzione ottenga tutto quello scopo che l'ufficio progettante ha di mira, e dovere del pari il Ministero presentare le proposte di legge per la spesa integrale d'ogni singolo progetto, e non mai per semplici brani, onde la

Camera possa formarsi un esatto criterio degli impegni a cui esporrà lo Stato ed i contribuenti, salvo a ripartire la spesa medesima su vari esercizi, avuto riguardo alla sua entità ed alla tecnica opportunità del riparto. »

Domando se il dato consiglio, che a me appare di una incontestabile evidenza nella sua pratica ed utile applicazione economica, sia accolto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nella convinzione di una affermativa, vorrei richiamare un solo momento la benevola attenzione dell'onorevole ministro alla specialità che riguarda la sistemazione della strada nazionale carreggiabile che da Como lungo la sponda occidentale del Lario addita allo Spluga, per così invitarlo a voler esso con sollecitudine ingiungere all'ufficio provinciale del genio civile in Como l'approntamento e la presentazione nel più breve termine possibile del progetto completo degli studi di massima su tutta la linea rimanente di quella costa, tanto più agevole in quanto che si tratta di un tracciato di poco oltre a trenta chilometri, e per il quale già esiste un progetto predisposto fin dall'anno 1824, a tutto giorno, di facile applicazione, salvo delle modificazioni che non ritengo debbano essere di grave entità, in vista dei nuovi manufatti e delle nuove costruzioni fattesi per opera dei privati da quell'epoca in poi.

Con tale provvedimento, susseguito da una legge speciale, si verrebbe a togliere la incertezza ed a scemrarè in gran parte il giusto malcontento elevatosi fra quelle buone popolazioni lariensi, quando per mala ventura si seppe che al proseguimento della tanto desiderata strada carreggiabile non un solo obolo si era stanziato dal Governo nell'esercizio del corrente anno, mentre era pur viva la speranza che almeno si sarebbe stanziato l'assegno della spesa necessaria ad estendere la strada di cui trattasi da Torriggia, ultimo punto della eseguita sistemazione, fino al piccolo villaggio di Brienno, là dove, se non altro, per quanto a rilento ed a brani, arrivarono gli studi di massima concretati in progetto.

Siccome poi colla strada carreggiabile lungo la riva occidentale del lago di Como formano anello, ed anzi un tutto assieme le sue diramazioni per la valle d'Intelvi e da Menaggio a Porlezza, così desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici invitasse l'ufficio del genio civile in Como a portare i suoi studi a quel tratto che corre da Porlezza alla frontiera svizzera per la valle Solda, inculcando di dovere approntare il relativo progetto sopra la estensione, per se stessa di pochi chilometri, allo scopo di meglio ravvivare anche in quelle località il più attivo transito per parte di terra col finitimo Cantone Ticino, e di potere per tal modo raggiungere con un interesse di utilità generale anche quello locale della povera valle Solda, che là incassata fra i monti, senza neppure una facile via di comunicazione con nessuno dei limitrofi paesi, la si direbbe coi suoi comuni appartenere a nessuno Stato, ogni volta non s'interponesse in contrario il risveglio del fisco e della coscrizione.

Del resto io ritengo ostare allo scopo del maggior utile prefisso, ed in massima un vero controsenso economico, quello di voler lasciare all'isolamento di un breve tronco una strada, ogni volta la medesima saviamente reclami a un più proficuo sviluppo.

Attendo dall'onorevole ministro una benigna risposta.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. La proposta della Commissione, che non si debbano cioè portare in bilancio e presentare alla discussione della Camera che progetti compiuti, è del tutto razionale tanto secondo le leggi, come secondo i dettami d'una buona amministrazione.

Ora questa massima venne generalmente seguita in tutti i progetti presentati al Parlamento, e dico generalmente, perchè vi hanno pur troppo alcune eccezioni dalle quali non si è potuto prescindere.

Riguardano queste alcune strade delle provincie meridionali, ove si dovettero continuare i lavori perchè già intrapresi dai Governi precedenti, senza che vi fossero progetti ben definiti. E siccome alcuni di questi lavori dovevano essere continuati, si portarono in bilancio le somme occorrenti. Ma, tolte queste eccezioni, che spero non si riprodurranno, è ferma intenzione del Ministero di attenersi ai savi suggerimenti della Commissione.

Riguardo poi alla strada a cui allude l'onorevole preopinante, ne riconosco in massima l'importanza come di qualsiasi comunicazione che tenda a dare la vita commerciale alle provincie che ne sono prive, sarà indi cura assidua del Ministero di vedere sino a qual punto si possano accogliere le fatte proposte, senza però aggravare le finanze. Intanto si apriranno le strade più urgenti, e si andranno compiendo, secondo il richiederanno i bisogni e le circostanze.

PRESIDENTE. Non essendovi altra difficoltà, pongo ai voti la spesa portata dal capitolo 8 in lire 2,217,128 33. (È approvata.)

Capitolo 14. *Miglioramenti idraulici.* Anche questo capitolo era stato sospeso. La somma è di lire 1,609,746 30.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Viene ora il capitolo 24.

POSSENTI relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

POSSENTI, relatore. Abbiamo ora approvato il capitolo 14 nella somma che si trova indicata nel bilancio presentato dal Ministero.

Faccio osservare che bisogna aggiungervi le proposte che si trovano nella relazione, che sono tolte dal bilancio del Ministero delle finanze. Vi sono i due articoli, uno di 5000 lire e l'altro di 6000 lire che riflettono spese per canali della Lombardia, e che sono stati tolti dal capitolo 84 del bilancio delle finanze, allegato 36, arretramenti della casa Locatelli sul naviglio di Milano, armatura di ciottoli delle sponde in corrosione del canale Muzza.

Queste somme bisogna toglierle dal bilancio del Mi-

nistero delle finanze, e proporle separatamente dal capitolo 14.

PRESIDENTE. Ma il capitolo 14 fu già approvato.

POSSENTI, relatore. Bisogna aggiungervi queste due cifre, perchè il capitolo fu approvato quale venne proposto dal Ministero, senza le aggiunte che si trovano nella relazione della Commissione.

PRESIDENTE. Abbiamo approvato il capitolo 14 nella somma di lire 1,609,746 30.

Se il relatore intende fare nuove aggiunte, fa d'uopo che le invii al banco della Presidenza.

POSSENTI, relatore. Le aggiunte sono già fatte; sta bene.

PRESIDENTE. Tutto è stato fatto in piena regola.

Ora siamo al capitolo 24, *Spese di miglioramento nei porti*, lire 1,071,069 87.

CURZIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CURZIO. Al capitolo 24, per l'ampliamento d'una banchina nel porto di Manfredonia, è stanziata la somma di lire 40,000 e più per la costruzione di un sandalo e provviste diverse per detto porto un'altra somma di lire 24,000: in tutto 64,000 lire.

La Commissione improvvidamente ridusse la somma ad un terzo.

Signori! Io partecipo all'idea di una rigida economia per ristorare la finanza, ma non credo vi si giunga coi mezzi che essa propone. Essa pensa che a conseguire l'intento basti ridurre le somme stanziate nel bilancio per opere pubbliche alla metà od al terzo; io non lo credo, anzi sostengo che, ove la Camera inclinasse a seguirla su questa via, renderebbe un cattivissimo servizio allo Stato. Imperocchè è dal compimento delle opere pubbliche soltanto che lo Stato deve aspettare la sua vera ricchezza.

Se la Commissione, o qualcuno di essa, si fosse degnato di visitare la rada di Manfredonia, si sarebbe da sè imposta la necessità di conservare intera la cifra stabilita. Colà, o signori, non un imbarcatoio, non una banchina, non un molo, ma un mucchio informe di sassi cui è forza approdare col pericolo di fracassarsi la nuca.

Quindi io prego la Camera di voler permettere che la somma domandata dal ministro dei lavori pubblici per quest'opera rimanga nella sua integrità.

POSSENTI, relatore. Domando la parola.

La Commissione non ha punto inteso d'impedire che si facciano queste spese, le quali probabilissimamente furono proposte appunto perchè sono utili; essa non altro ebbe a cuore che di rimanere in questa prima discussione del bilancio il più che fosse possibile nella legalità.

Ora, si presentavano qui proposte di spese superiori a lire 30,000, le quali non si potevano assolutamente considerare come spese di miglioramento di un ente che già esiste; si trattava di costruzioni di scali di alaggio, di allungamento di banchine nel porto di Manfredonia, e la Commissione ha creduto opportuno di togliere da questo capitolo la partita stessa, ma di proporre con-

temporaneamente che il Ministero venisse a presentare un progetto di legge relativo a queste spese, se si manteneva nell'opinione della loro necessità.

Ora effettivamente il ministro ha presentato il progetto di legge relativo anche a queste opere, e quando si verrà alla discussione di questa legge, se la Camera crederà di approvarlo, lo approverà.

Per conseguenza non è tolto per niente che le opere abbiano da farsi in seguito, solamente col toglierle da questo bilancio non si fa che un atto di legalità e si entra nella regolarità dei bilanci.

Questo è il solo motivo che ha indotto la Commissione a prendere la determinazione di non ammettere questa spesa.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Aggiungerò a quanto ha detto l'onorevole relatore che nel progetto di legge che ho avuto l'onore di presentare alla Camera è appunto compresa la somma di lire 40,000 per le banchine di Manfredonia, e spero che questa legge sarà votata d'urgenza, affinchè i lavori desiderati dall'onorevole Curzio siano rapidamente eseguiti.

Qui si potrebbe però sollevare una questione di massima, ed è, se le spese che debbono farsi entro un anno e non comprendono lo stanziamento di fondi per vari anni consecutivi debbano essere oggetto di una legge speciale, oppure ne sia sufficiente la semplice proposta nel bilancio.

Il mio onorevole predecessore non credette necessario di presentare a tal riguardo un progetto di legge perchè la spesa non impegnava che un solo bilancio; io però per assecondare il desiderio della Commissione non ho esitato a presentare i progetti di legge per tutte le spese nuove le quali oltrepassano la somma di 30 mila lire, rimanendo però sempre fisso di discutere la questione legale, se le spese le quali, come già dissi, debbono essere consumate dentro un anno, debbano fare oggetto di un progetto di legge, ovvero basti di contemplarle semplicemente nel bilancio dove la discussione relativa alle medesime può trovare opportuna sede.

CURZIO. Ringrazio il signor ministro e prendo atto della sua dichiarazione.

PRESIDENTE. Il deputato La Porta chiede la parola su questo capitolo?

LA PORTA. Sissignore.

PRESIDENTE. Parli.

LA PORTA. Debbo fare qualche osservazione relativamente al numero 39, capitolo 24, *Prolungamento dello scalo nel porto di Girgenti*.

Non mi rivolgo però alla Commissione, avendo essa mantenuta la somma stanziata nel bilancio 1862, e che non si è finora incominciato a spendere. Io mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e domando su questo capitolo quali siano le sue intenzioni; debbo però prevenirlo della storia che ha preceduto quest'opera.

Nella tornata del 2 luglio 1862 io ho sviluppato innanzi la Camera un progetto di legge tendente a sta-

bilire un credito straordinario in favore del Ministero dei lavori pubblici, onde iniziare un'opera di miglioramento nel porto di Girgenti. La Camera dichiarò d'urgenza questo progetto di legge, gli uffici l'approvarono e la Commissione che ne doveva riferire alla Camera nella tornata del 5 agosto dietro mia istanza dichiarava, per organo dell'onorevole Santocanale, che n'era il relatore, che siccome in quel progetto di legge non veniva stabilito il presuntivo totale della spesa, così era stato mestieri alla Commissione d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per sapere a qual somma sarebbe ascisa la spesa totale di quell'opera. Il ministro dei lavori pubblici, che era in allora l'onorevole Depretis, s'assunse l'impegno d'iniziare quell'opera collo stanziamento di 28 mila lire, che si trovava nel bilancio 1862, e che quando fosse abbisognato per la continuazione di quell'opera uno stanziamento straordinario l'avrebbe chiesto alla Camera.

Io per debito di giustizia debbo dichiarare che l'onorevole Depretis, allora ministro dei lavori pubblici, dimostrò una lodevole operosità nell'affrettare gli studi tecnici di quest'opera, e nell'ordinarne l'appalto. Anzi, contrariamente all'asserzione dell'attual ministro dei lavori pubblici, in materia di aste pubbliche in Sicilia, debbo far osservare che a riguardo di quest'opera ciò non avvenne. All'asta pubblica, tenuta per quest'opera nel Molo di Girgenti, non mancarono gli offerenti, ed abbiamo l'esempio di un'asta in Sicilia non deserta e di un appalto non ultimato. Intanto devo dichiarare che io non ho insistito, nè insisto oggi su quest'opera, anzi domando al signor ministro s'egli conviene nella mia opinione d'abbandonare quest'opera, di non iniziarla. Ho presente un rapporto del capo del genio civile in Girgenti, diretto al ministro dei lavori pubblici, in data del 26 agosto 1862. Non parlo sopra induzioni, parlo sopra rapporti ufficiali, sopra cifre ufficiali, sopra studi ufficiali. Il signor ministro non potrà contrastarmeli.

Questo rapporto contiene un'esame complessivo di tutti gli studi tecnici fatti fino dalla dominazione borbonica a tutto oggi, in ordine al porto di Girgenti, e conchiude accennando alla poca utilità di un'opera di pennello in quel porto. Si fa pure in questa relazione osservare che le torbide che insabbiano quel porto e che producono il naufragio di cinque o sei bastimenti all'anno, non procedono, come si credeva da taluno, da levante a ponente, non procedono lungo la corrente litorale, ma invece vengono dal largo, ove esiste un banco di sabbia, sino al porto, e propriamente dai venti sud-sud-est entro tutto il quadrante del porto, in guisa che tutte queste opere di pennelli, di dighe, ed altri, invece di giovare possono nuocere; mentre la corrente non girando dietro queste opere di miglioramento, ma venendo direttamente dentro il porto, possono minacciare di completo insabbiamento il porto medesimo, o per lo meno difficile e periglioso rendere il viramento e l'approdo dei bastimenti.

Lo stesso ingegnere-capo del genio civile di Girgenti

calcola la spesa totale a cui ascenderebbe quest'opera di pennello in lire 955 mila, e dice che con 28 mila lire non si possono costruire che soli 40 metri, mentre l'intero costo dell'opera sarebbe di lire 965 mila. Ciò basta per avvertire come saggio dell'utilità di quell'opera, la quale per esser bene sperimentata, doveva coprire il contermino del molo, del rombo di scirocco, cioè di giungere all'estensione totale di metri 890, alla spesa complessiva di lire 769,253, a metro andante. E sempre lo sperimento di questa utilità lascierebbe i seri dubbi sopraccennati.

Invece il signor ingegnere Priola, capo del genio civile in Girgenti, giusta il predetto suo rapporto spedito al Ministero dei lavori pubblici, ed in base ad una relazione sapientissima fatta nel 1851 dal tenente colonnello del genio signor D'Avitaia, cambia di osservazione e di progetto: dice che bisogna voltare la bocca del porto da levante a ponente. La spesa che necessita non è ingente, specialmente confrontandola con quella di tutte le proposte opere di miglioramento, col capitale delle enormi spese di manutenzione; la spesa sarebbe di 1,300,000 lire, secondo il rapporto ufficiale del capo del genio civile. La Camera non tragga sorpresa dall'annuncio di cotesta cifra, che deve pesare sul bilancio dello Stato. Il porto di Girgenti nelle attuali difficili e pericolose condizioni nelle quali si trova, rende annualmente alle finanze non meno di un milione di franchi, annuali, e se il ministro dei lavori pubblici veramente si convince dell'importanza di questo porto, ed accelera i suoi studi in questa parte del porto, non ancora studiato dall'ispettore generale dei porti, ma da altri ingegneri governativi sì, e molto bene, allora io vi asserisco che la rendita dello Stato sul porto di Girgenti, invece di un milione annuale, sarà di due, di tre milioni. Dal porto di Girgenti si estraggono ogni anno 150 milioni di chilogrammi di zolfo. Il commercio, tuttochè vi perda cinque o sei bastimenti all'anno, affluisce sempre in quel porto, poichè lo zolfo, oltre agli altri articoli che vi si esportano, lo zolfo è un articolo indispensabile nel mercato del mondo.

Dunque non vi sembri ingente la spesa, specialmente quando voi guardate che essa sarà divisa in vari esercizi, e quando confrontate questa spesa con la rendita che essa promette allo Stato.

Pel riordinamento delle finanze, signori, noi dobbiamo cercare soprattutto l'aumento della rendita, e quest'aumento in gran parte verrà dal restaurare i nostri sbocchi di commercio: essi, mentre moltiplicheranno la ricchezza economica delle nostre popolazioni, e quindi l'imponibile dei dazi sopra di esse, aumenteranno anche l'entrata dei dazi su cui in gran parte si fonda il riordinamento delle finanze proposto dall'onorevole ministro Minghetti.

Io non mi estenderò sui particolari tecnici, dei quali sono abbastanza fornito; mi riserberò nella parte straordinaria del bilancio di proporre un ordine del giorno perchè il Ministero venga alla Camera al più presto

possibile, pria di chiudersi l'attuale Sessione, con un progetto di legge onde restaurare il porto di Girgenti. Solo voglio qui notare che questa cifra di 28,000 lire io la credo inutile, che al contrario nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici non trovo alcun stanziamento, perchè si tratterebbe di somma che si dovrebbe fare stanziare con apposita legge. Quindi io mi limito a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che coi dati ufficiali che egli ha, sopra il progetto da me accennato, potesse prima che si chiuda la presente Sessione e, se fosse possibile, prima del chiudersi la discussione del bilancio dei lavori pubblici, presentare un progetto di legge per un credito straordinario in favore del porto di Girgenti.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Riconosco l'importanza di Girgenti, città alla quale affluisce gran parte del commercio della Sicilia; riconosco specialmente la necessità di dotare quest'isola di un porto nel suo lato meridionale, essendone ora del tutto priva. E il Governo infatti se ne era già preoccupato, nominando una Commissione perchè visitasse tutti i porti dell'isola ed accennasse quali fossero le località più acconce per la costruzione e per lo stabilimento di un porto.

L'onorevole La Porta non deve però ignorare che, se molto importa che l'approdo a Girgenti sia reso più facile e meno pericoloso, v'ha anche un'altra località, la quale è designata dalla natura stessa per costruirvi un porto; e questa è quella di Licata, ove si potrebbe forse formare un porto più adatto ai bisogni della navigazione.

Noti inoltre l'onorevole deputato che il porto che si tratterebbe di costruire sulla costa meridionale della Sicilia non dovrebbe servire solamente al commercio dello zolfo, ma dovrebbe dar rifugio e ricovero a tutte le navi, anche a quelle da guerra, sicchè l'approdo conviene sia reso facile ed abbia un fondo bastante per ricoverare ogni specie di bastimenti.

L'onorevole La Porta non deve ignorare quante obiezioni siano state fatte per lo stabilimento d'un porto a Girgenti, specialmente per la natura della spiaggia, la quale è, come si dice, sottile, cioè di poca profondità ed estendentesi a gran distanza nel mare. Egli ben sa come vi siano correnti le quali sgraziatamente vi trasportino la sabbia ed impediscono, almeno a parere di alcuni ingegneri, che qui si possa stabilire un porto ampio e sicuro. Tuttavia, siccome è desiderio del Ministero di proporre opere veramente utili a quelle provincie, dichiaro che ho già disposto affinchè la questione sia nuovamente esaminata, e si veggia se vi sia modo di stabilirvi un porto conveniente, oppure se non sia più opportuno di rinunziare a dirittura a lavori che vi potrebbero riescire inutili per riportarli a Licata. Il Ministero deve considerare gl'interessi generali del paese. Certo, ripeto, è desiderabile che in Girgenti vi sia un porto; ma se questo fosse dimostrato impossibile,

l'onorevole La Porta, il quale rappresenta non solo il collegio di Girgenti, ma la Sicilia intera, converrà con me che sarebbe meglio di trasferirlo in un altro punto.

Io prometto dunque una sola cosa, cioè di far studiare prontamente la questione, ed ottenuto qualche risultato, di proporre al Parlamento le opere che saranno ravvisate più necessarie.

LA PORTA. Il signor ministro ha mostrato il desiderio di dotare di un gran porto la costa meridionale della Sicilia, che si estende per 230 miglia, da Trapani a Siracusa, e che non ha altro porto che quello di Girgenti.

È giustissima l'idea; però il senatore Menabrea mostrò dei dubbi sulla possibilità di tenere questo porto dove si trova ora, a Girgenti; e dice che ha incombenzato una Commissione onde visitare quella spiaggia, per istabilire se vi sia possibilità di attuare questo gran porto a Girgenti, oppure di costruirne uno nuovo a Licata, dove la spiaggia è in condizioni migliori.

Io ho piacere che sorgano dei nuovi porti tanto in Sicilia, quanto in tutta l'Italia. Essi, creando nuovi sbocchi al commercio, sviluppano e moltiplicano la pubblica ricchezza nelle popolazioni e nello Stato: però non posso permettere che leggermente si parli di costruzioni di nuovi porti col sacrificio, coll'abbandono di quelli che esistono, ed esistono da secoli.

È necessario ch'io rammenti all'onorevole ministro che il porto di Girgenti esiste fin dai tempi de' Cartaginesi, sino dalla dominazione degli Arabi; che il porto di Girgenti riceveva il commercio degli Egizi e dei Fenici; che il porto di Girgenti dava approdo alle flotte de' Cartaginesi, sotto il regno di Agatocle, come a quelle dei consoli romani, quando Annibale invadeva l'Italia. Era il famoso emporio di Agrigento, ove accorrevano le ricchezze ed il commercio di tutte le nazioni allora conosciute.

Nell'867 distrutta dagli Arabi Agrigento, ne furono pure distrutte le costruzioni del porto. Ma nel 1748 monsignor Gioeni, vescovo di Girgenti, un'eccezione fra gli alti dignitari della Chiesa, che non sogliono essere molto benefici per le popolazioni, domandò l'autorizzazione di fondare un porto a proprie spese; e Carlo III, geloso di questa tracotanza di un suddito che voleva superarlo in grandezza colla fondazione di una grande opera pubblica, ne decretò egli stesso la fondazione. Vi si impiegarono quattordici anni, dal 1749 al 1763, e vi si spese mezzo milione di scudi.

Per cento anni questo porto offriva al commercio l'approdo di bastimenti di grossa portata, e creava un centro di vita, non solo per Girgenti, ma anche per la prossima sulfurifera provincia di Caltanissetta.

Alla spiaggia di questo porto è surta una nuova città, chiamata Molo di Girgenti, la quale è ricca di vasti depositi di zolfo, ed ha una popolazione che ogni giorno aumenta di numero e si distingue per industria, per lavoro, per ricchezza e per devozione alla causa nazionale.

Ora se veramente ci fossero in quel porto dei vizi or-

ganici, i quali rendessero inutile ogni spesa, non sarei io certo che domanderei si mantenesse, si restaurasse quel porto a danno dello Stato. Ma tutte le osservazioni che può fare il signor ministro non mi possono convincere di questo, specialmente quando ho nelle mani i rapporti ufficiali di tutti gli ingegneri, che dalla dominazione borbonica sino ad oggi hanno fatto studi, rapporti, progetti, relazioni su quel porto. Io non voglio leggerli tutti, sarebbe troppo lungo; mi limito all'ultimo del capo del genio civile in Girgenti, signor Priola.

Esso conchiude così:

« Costruendo il porto in senso di ponente invece di levante si avrebbe un porto:

« 1° Esente da qualunque interrimento, riparato dal sud-sud-est, e perchè i marosi di ponente quantunque leggeri, perchè coperto il porto dalla punta vecchia del molo, verrebbero a frangersi in quegli stessi scogli, che il professore Zappulla ritiene come di ostacolo a questo progetto; e caccerebbero le torbide, se pur potessero entrarvi, mentre il bacino suddetto ne è stato sin oggi assolutamente netto, ad uscire per la bocca del porto senza generare risacca.

« 2° Un bacino utile all'ancoraggio, sei volte più grande dell'attuale.

« 3° Una profondità d'acqua da metri 4 a metri 7 corrispondente al tirante di grossi bastimenti (ed io soggiungo adatto al tirante dei grossi legni di guerra).

« 4° Facilissima entrata e sortita delle navi anche coi venti della traversia, per non esser barricata la bocca del porto con spezzafutti, dighe o altre opere, che sono sempre rimedii incerti ed imbarazzanti e perchè la nave ripiegando dolcemente a levante, dopo superata la bocca del porto, è in salvo da qualunque vento.

« 5° Perchè la crescente prosperità di una popolazione di recente data reclama terreno per lo ingrandimento progressivo dell'abitato, e per lo stabilimento di grandi magazzini di deposito per gli zolfi. E la prova più evidente della forza di progresso si è appunto il veder di recente sorgere vasti magazzini lungo la spiaggia che la polizia marittima debolmente contende, onde costruendo un nuovo porto al ponente, e procurando col semplice aiuto di leggiere gettate una maggiore protrazione della spiaggia su di essa, si estenderebbe l'abitato, che col tempo potrebbe in estensione superare l'antica Girgenti.

« Però la costruzione di questo novello porto fu da tutti rigettata per la spesa che reputavasi enorme, ed invece proponevansi opere per conservare l'attuale mal condizionato bacino senza però assegnarne le ragioni.

« Le analisi dei correlativi lavori ci porgono il destro d'istituire il seguente quadro di paragone. »

Qui viene una statistica di confronto tra il prezzo di tutte le opere proposte e quello del progetto portato avanti dal capo del genio civile.

Si trova proposto un milione..... (*Mormorio al banco della Commissione*)

Una voce. È fuori affatto della discussione.

LA PORTA. Sarebbe di un milione 300,000 lire.
Or dunque, se il signor ministro parla di una Commissione spedita...

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. La Commissione fu spedita quando io era ministro della marina.

Essa era composta di un ufficiale di marina e di un ingegnere marittimo e credo che abbia presentato il suo rapporto al mio predecessore.

Attualmente faccio di nuovo esaminare la questione.

PRESIDENTE. Si acquieta a queste dichiarazioni il signor La Porta? Il signor ministro dice che egli fa esaminare nuovamente la questione. Se ora si discutesse più oltre, non si verrebbe ad alcun risultato.

LA PORTA. Allora mi riservo la parola su questo stanziamento quando verrà in discussione la parte straordinaria del bilancio per trattare delle spese relative alla costruzione del porto di Girgenti.

Domando intanto l'opinione del signor ministro in proposito.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Sarà sempre utile il prolungamento del molo a riparare il porto attuale. Con ciò non si pregiudicano i lavori che si farebbero in avvenire.

Parlo nell'interesse stesso di Girgenti. Se il deputato La Porta crede la spesa inutile, esso può opporvisi.

LA PORTA. Io non insisto; solamente ripeto che mi riservo di parlare diffusamente su questa materia nella parte straordinaria del bilancio.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Colombani.

COLOMBANI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Il relatore mi ha comunicato la idea che si debbano cancellare dal capitolo 24 gli articoli 31-A, 32, 33, 37 a-b, i quali tutti, insieme importerebbero la somma di 174 mila lire; cosicchè dalla proposta somma di lire 1,071,069 87 detraendo quella di 174 mila lire, si viene a ridurre la cifra di questo capitolo a lire 897,069 87.

POSSENTI, relatore. Appunto, perchè su questa somma fu già presentato il relativo progetto di legge a termini della proposta fatta nella relazione del bilancio.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Ho già esternato su questo proposito la mia idea alla Camera. È questa una questione di massima; se la Camera la vuole trattare io sono pronto; sebbene per amore di brevità accetti la proposta della Commissione, pregando che si mettano tosto in discussione i progetti di legge riguardanti questi lavori, i quali senza di ciò potrebbero essere sospesi con grave scapito per lo Stato.

LANZA GIOVANNI. Il progetto di legge per maggiori spese straordinarie e nuove che il signor ministro ha presentato alcuni giorni fa alla Camera, secondo l'avviso della Commissione generale del bilancio, è già stato sottomesso all'esame degli uffici.

Nel mio venne già presentato questa mattina stessa, e si è già nominato il commissario; io credo che tutti gli altri uffici abbiano fatto altrettanto, così credo che la Commissione presto, e forse prima ancora che sia votato questo bilancio, potrà presentare alla Camera le sue conclusioni.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. La ringrazio di queste spiegazioni.

PRESIDENTE. Sono da eliminarsi, come ho già detto, da questo capitolo gli articoli 31 A, 32, 33 e 37.

POSSENTI, relatore. Il 36.

PRESIDENTE. Qui sta scritto 37 A-B-C.

Così la riduzione totale è di lire 174,000; e la somma del capitolo già proposta in lire 1,071,069 87, rimane in lire 897,069 e 82 centesimi.

Pongo ai voti questa somma di lire 897,069 82.

(È approvata.)

Capitolo 42 e 43. Sul capitolo 42 si era riservato di parlare il deputato Di San Donato. Esso è intitolato: *Garanzia di rendita promessa alle società private.*

Avverto che questo capitolo, in seguito all'appendice stata presentata, non è più nella somma di 5,070,100, ma è nella somma di 3,193,600.

DI SAN DONATO. Come ricorderà la Camera, io sono tuttora in aspettativa di una risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, poichè tengo positivamente a sapere se l'articolo 11 della legge sulle ferrovie meridionali sarà un fatto per Napoli o no.

Ripeto quanto dissi alla Camera, cioè che corre una cattiva voce, che invece di stabilirsi e fondarsi in Napoli, com'è il patto, un opificio nazionale nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate, non vi sarà che puramente e semplicemente la cessione dello stabilimento nazionale di Pietrarsa ad una società privata, con piccolissimo affitto, che non arriva neanche a pagare il 2 per cento dell'immenso materiale che contiene.

Ora io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a volermi dire se egli insisterà a che quest'articolo sia un fatto, perchè da un anno che è stata votata questa legge non si è ancora detto parola di quest'opificio che la società delle ferrovie meridionali debbe costruire a Napoli.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. In risposta all'onorevole deputato San Donato leggerò anzitutto l'articolo 11 della convenzione stipulata tra il Governo e la Società concessionaria delle ferrovie meridionali. Esso è così concepito:

« La società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e di tutto il materiale circolante necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane per quanto i termini fissati per il compimento saranno per consentirlo.

« Compiuta la rete delle strade contemplate nella concessione, dovrà essere fabbricato nel predetto stabilimento tutto indistintamente il materiale circolante che verrà richiesto nei successivi aumenti e rinnovamenti del medesimo. »

D'altro non fa parola l'articolo.

Io che l'ho combattuto in altro ramo del Parlamento, ora, che sono ministro, deggio farlo eseguire.

Perchè la Camera possa formarsi un criterio intorno a

questo punto dirò che, valutando da 30 a 34,000 lire per chilometro il prezzo del materiale mobile (credo sia questo il valore ordinariamente ammesso), si verrebbe per 1,200 chilometri di queste ferrovie a una spesa di circa 40 milioni di materiale, del quale la metà, ossia per venti milioni, dovrebbe essere provveduta in questo stabilimento, cosicchè nel breve periodo di 5 o 6 anni, nel quale dovrà la rete essere compiuta, esso dovrebbe costruire ciascun anno per tre o quattro milioni almeno di materiale.

Veniamo ora alla parte che s'attiene alla manutenzione e al rinnovamento del materiale circolante. Si può calcolare che per i 1,200 chilometri la spesa annua di manutenzione e rinnovamento sarà dai due milioni e mezzo a tre milioni.

Quindi vede l'onorevole deputato come lo stabilimento che si dovrà fondare in Napoli ha nulla che fare con quelli che ora vi sono, e siccome egli accennava a Pietrarsa da ultimo ceduta temporariamente dal ministro delle finanze a una privata società, noterò che quello stabilimento è, non dirò insignificante, ma certo di poco rilievo a fronte delle opere immense che richiederanno le ferrovie meridionali.

In quanto poi alla fusione di questi due stabilimenti in un solo, la legge non ne fa parola, in conseguenza il Ministero non potrebbe costringere la società ad una condizione che non è stabilita dal contratto.

Ma ciò che più importa alle provincie meridionali ed a Napoli si è che un gran centro di attività industriale venga creato nella città, sia poi nello stabilimento di Pietrarsa od in un altro poco rileva. Ma in quanto ad imporre alla società altre condizioni diverse da quelle che sono prescritte nel capitolato, quand'anche il Ministero lo volesse, non lo potrebbe.

DI SAN DONATO. Noa ho domandato questo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Relativamente alla cessione di Pietrarsa all'industria privata, che sembrava lamentasse il deputato Di San Donato, mi permetta di dirgli che non sono punto del suo parere, poichè credo anzi sia stata cosa molto utile allo Stato che questo stabilimento sia passato all'industria privata, essendosi esso in questo modo esonerato di una spesa di lire 400.

Risulta infatti da un rapporto fatto al ministro della guerra sulla convenienza di costruire in detto stabilimento il materiale da guerra che esso costava il 10 per cento di più di quello che avrebbe costato, se il Governo si fosse rivolto all'industria privata.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Michelini, il quale ha proposto il seguente ordine del giorno:

« La Camera, invitando il Ministero a prendere gli opportuni concerti colla società Bastogi, concessionaria delle ferrovie meridionali, per ottenerne la maggiore possibile diminuzione di sussidio in compenso dell'abrogazione dell'articolo 11 della convenzione sancita con legge del 21 agosto 1862, ed a presentare un progetto di legge portante tale abrogazione, passa all'ordine del giorno. »

Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici diceva testè che egli farà rigorosamente eseguire l'obbligazione che ha la società Bastogi di fondare in Napoli uno stabilimento destinato alla costruzione delle locomotive e del materiale mobile, com'è prescritto dall'articolo 12, divenuto poscia articolo 11 della convenzione stipulata dapprima coi signori James Rothschild e Thalabot, cui sottentrò poscia il conte Bastogi, e sancita colla legge del 21 agosto 1862.

Il ministro diceva che avrebbe curato l'adempimento di quest'obbligo, quantunque come senatore l'avesse combattuto.

Questo va bene, nè egli potrebbe fare altrimenti. Ma io mi propongo di mettere d'accordo il senatore Menabrea col ministro dei lavori pubblici; e tale è l'intendimento dell'ordine del giorno di cui il nostro presidente ha dato lettura alla Camera, e che io svolgerò con pochissime parole.

Ma prima di tutto io pregherò la Camera di essermi cortese di qualche attenzione, per cattivarmi la quale dirò sin da principio che si tratta di guadagnare 6 milioni, o poco meno. Molto si parla di economia: forse se ne parla di più di quello che ad esse seriamente si pensi; ad ogni modo, l'economia che io propongo è tale da non essere disprezzata e da indurre ne'miei colleghi l'obbligo di attuarla, ove la credano reale, come io mi sforzerò di persuader loro.

Voglio anche cattivarmi l'attenzione dell'onorevole ministro, il quale è senza dubbio una delle capacità matematiche della nostra Italia, e a lui dirò che di tutte le scienze morali l'economia politica è quella che colle scienze fisiche ha la maggiore analogia.

Molte voci. Oh! oh!

MICHELINI. Sì, signori. E giacchè pare che altri no dubiti, dirò, per provare l'asserzione con un esempio, che il teorema economico, che il prezzo delle cose cresce in ragione diretta della domanda ed inversa dell'offerta, ha molta analogia coi teoremi dell'equilibrio dei liquidi e dei fluidi aeriformi (*Movimenti e ilarità*), argomento della scienza idrostatica. Forse da quest'analogia tra l'economia politica e le scienze fisiche proviene che molti valenti in queste lo furono e sono anche in quella; e fra molti esempi che potrei citare sarò contento ad addurre quello del senatore Giulio, che molti di noi ed io in singolar modo abbiamo conosciuto, amato e stimato.

Non occorre rammentare le parole dell'articolo 12, che obbliga i concessionari a fondare in Napoli un grande stabilimento. La Camera le conosce, e sono state testè lette.

Dirò bensì che, quando la Camera prese ad esame questo articolo, sollevossi una grande tempesta, cui aumentavano la Sessione soverchiamente prolungata, giacchè eravamo all'8 di agosto, la lunghezza della discussione sulle ferrovie meridionali, l'ora tarda, giacchè erano le sei pomeridiane, e l'impazienza di finire. Non potè quindi allora farsi sentire la voce severa e

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

pacata dell'economia politica, e si fu invano che io proponeva la soppressione di questo articolo mediante ribasso del sussidio che si doveva dare ai concessionari in forza dell'articolo 19 della convenzione stessa. La Camera non volle udirmi, si gridò: *Ai voti! Basta! È tardi!* e si sacrificò, così almeno io la penso, gl'interessi della nazione all'impazienza.

Il Governo, coll'obbligo imposto ai concessionari di fabbricare in Napoli una parte delle locomotive e del materiale mobile, ha avuto per oggetto di favorire il lavoro nazionale, o, per meglio dire, napolitano. Ma il Governo si è fermato alla superficie delle cose: se si fosse addentrato nell'esame di questo fenomeno economico, se avesse sollevato il velo che copre la verità (tale è l'ufficio di tutte le scienze), egli sarebbe stato indotto a cercare gli effetti ulteriori del suo provvedimento, ed avrebbe veduto che ove tutte le locomotive e tutto il materiale circolante si fosse fabbricato fuori d'Italia, i fabbricatori non ce lo avrebbero regalato gratuitamente, ma che avremmo dovuto dar loro in compenso belli e buoni scudi.

Ora come possiamo noi procurarci degli scudi se non colla vendita di prodotti nostri, i quali non nascono da sè, ma non possono a meno di essere creati col lavoro nazionale? Dunque, siccome coll'obbligo di cui ragioniamo non si crea capitale, e per conseguenza non si crea lavoro nuovo, il quale è sempre proporzionato al capitale da cui è pagato, così è evidente che quanto più si lavorerà a Napoli, tanto meno si lavorerà in altra parte d'Italia. Non avvi che spostamento di lavoro: se si lavora a Napoli per la costruzione di locomotive e vagoni, forza è che cessi il lavoro altrove. Queste cose sono tutta evidenza.

Ma non basta. Può avvenire che il prezzo delle locomotive e dei vagoni costruiti fuori d'Italia sia minore che quello degli stessi oggetti costruiti a Napoli. In questo caso il Governo, senza fare, come abbiamo veduto, nessun vantaggio al lavoro nazionale, reca danno necessariamente ad alcuno facendo pagare più caro ciò che si potrebbe avere a più buon mercato.

Vediamo ora chi siano coloro che soffrono tale danno. Nei casi ordinari, vale a dire quando il Governo non interviene, il danno è sopportato dai consumatori delle strade ferrate, cioè da coloro che se ne servono pel trasporto delle loro persone o delle merci, dai quali i costruttori si fanno a ragione rimborsare la maggiore spesa. Ma nel caso nostro il danno è sopportato dai contribuenti, perchè i concessionari, cui il Governo, mercè sussidi, costringe alla costruzione delle ferrovie, aumentano le pretese di sussidi quanto aumentano le spese e le difficoltà da superare. Dunque con quell'obbligo improvvido imposto ai concessionari, il Governo non ha fatto altro che creare una difficoltà dannosa alla costruzione, e, nel nostro caso, ai contribuenti, utile a nessuno.

Rendiamo la cosa più facile con esempi. Suppongasi che fabbricando una casa io non voglia valermi dei mezzi che rendono più facile e spedita la fabbricazione;

la casa mi costerà di più, e se ne affido la costruzione ad un imprenditore, questi vorrà prezzo maggiore. Suppongasi che mi proponga di far trasportare merci da una ad altra città, tra le quali siano due vie, una piana, breve e facile; altra lunga, intersecata da fiumi, canali privi di ponti, da salite e discese: se voglio si passi per quest'ultima, colui che è incaricato del trasporto esigerà prezzo maggiore.

Ebbene, il Governo non ha commesso minore sbaglio di quello commetterei io nei due casi suddetti. Senonchè il danno è meno sensibile al Governo, perchè non ricade su di lui, ma sui contribuenti, laddove nelle due supposizioni allegate il danno, ricadendo su di me, mi rende più guardingo.

Del resto non sono queste cose di mia invenzione: sono cose note a tutti gli economisti. Io non faccio altro che invocare al caso nostro l'applicazione di quegli stessi principii del libero scambio, sui quali è fondata tutta quanta la nostra legislazione economica, principii che mi spiace vedere violati.

È difficile il sapere di quanto l'obbligo imposto ai concessionari accresca realmente la spesa della costruzione delle ferrovie meridionali, e di quanto per conseguenza i concessionari abbiano innalzato le loro pretese; ma la Camera ricorderà senza dubbio che, quando discutevasi il progetto di convenzione coi signori Rothschild e Thalabot, ci fu distribuito un opuscolo intitolato: *Considerazioni sulla convenzione 15 giugno 1862, stipulata tra i signori ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i signori barone Rothschild e Paolino Thalabot per la concessione di strade ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia*, dal quale si scorge che la casa Rothschild calcola il danno che le arreca quell'obbligazione a sei milioni di lire.

La società Bastogi, che accettò, con poche modificazioni specificatamente determinate, i patti dei primi concorrenti, può considerarsi come loro erede a rappresentante, così che, accettando i patti utili, debbe anche sottostare ai dannosi.

Ora, la prima società ha detto: il patto dello stabilimento napolitano mi cagiona la maggiore spesa di sei milioni; dunque se voi mi liberate da quel patto, io posso darvi sei milioni, o piuttosto acconsentire che di tale somma sia diminuito il sussidio che avete promesso di darmi.

Se non che questo sarebbe perfettamente esatto se la convenzione non fosse compiuta, approvata e resa esecutoria per legge; e questo è il motivo per cui quando venne in discussione quel patto io pregava istantemente la Camera di non approvarlo, ed invitava nello stesso tempo il Ministero a diminuire di sei milioni il sussidio. Ma la Camera non ha accettata la mia proposta, e così impose ai contribuenti il peso di sei milioni, senza utile di alcuno. Questo è di tutta evidenza. Ma erano le sei ore!

Ora il contratto è fatto, e nessuna delle parti contraenti può rifiutare di eseguire i patti senza il consenso dell'altra. Così la società Bastogi non può esi-

mersi dal creare in Napoli lo stabilimento di cui si tratta senza il consenso del Governo, nè questo può esimersi dal pagare l'integrale sussidio di 10 milioni senza che vi rinunci il conte Bastogi.

Ecco perchè io propongo che il Governo faccia le pratiche opportune presso la società Bastogi per indurla, giacchè costringerla non possiamo, ad abbassare il sussidio, se non di sei milioni, almeno di quella maggior somma che il Governo potrà ottenere, mediante la quale diminuzione di sussidio essa sarebbe esonerata dall'obbligo dello stabilimento napoletano.

In sostanza, in pochissime parole, il mio ragionamento è questo: il patto dello stabilimento di Napoli non è di nessuna utilità, ma costa all'erario circa sei milioni; per altra parte non possiamo disfarlo senza il consenso della società Bastogi. Dunque, otteniamo dalla società che essa dia un compenso, mediante il quale noi la esonereremo da quel patto. Quanto maggiore sarà questo compenso, tanto meglio sarà per noi; ma non dobbiamo essere di troppo difficile contentatura, perchè quello che otterremo sarà tutto guadagno. Per me, nello stato attuale delle cose, mi contenterei di due milioni, anche di uno.

Ma la società Bastogi, i cui autori hanno asserito che quel patto loro recava l'aggravio di sei milioni, non può offrire una somma molto minore. Quel patto non fa nè bene nè male alla nazione; bensì è dannoso ai concessionari, i quali di tale danno tennero conto nello stabilire i compensi; dunque diminuiscano questi compensi e siano esonerati dal patto.

Dopo avere considerato quel patto sotto l'aspetto economico, consideriamolo un momento sotto l'aspetto legislativo.

Quantunque, come abbiamo dimostrato, non rechi nessun vantaggio all'Italia, e le costi circa sei milioni, tuttavia essendo sancito da legge debb'essere a qualunque costo eseguito. Quindi non ho potuto a meno di provare grande meraviglia quando leggendo gli atti del Senato della tornata del 18 agosto 1862 ho visto che un ministro costituzionale era disposto a lasciar correre l'acqua per la sua china e ad acconsentire che in parte almeno il patto relativo allo stabilimento napoletano non fosse eseguito.

Primieramente quel ministro al quale alludo, che del resto si ha tutta la mia stima e la mia amicizia, rispondendo al senatore Menabrea, il quale criticava il patto dello stabilimento napoletano, disse: « Non ho nessuna difficoltà di dichiarare che questa seconda parte dell'articolo concepita in termini così assoluti è forse stata una svista. » Con questa dichiarazione il ministro ha dato senza dubbio una grande prova di sincerità, la qual cosa aumenta la mia stima e la mia amicizia per lui, ma non posso a meno di avvertire che quella svista costa sei milioni alla nazione, perchè i signori Rothschild e Thalabot hanno aumentato di sei milioni le loro pretese, come lo dichiarano egli stessi. Preghiamo il Cielo che esso illumini i

nostri ministri, acciò poche siano le sviste ministeriali le quali costano troppo alla nazione.

DEPRETIS. Domando la parola.

MICHELINI. L'onorevole Depretis chiede di parlare per un fatto personale, perchè il sassolino da me scagliato è caduto appunto nel suo giardino. (*ilarità*)

DE DONNO. Domando la parola per proporre l'ordine del giorno puro e semplice.

SAN DONATO. Domando la parola contro l'ordine del giorno puro e semplice.

PRESIDENTE. Permetta; parla ancora il deputato Michelini.

LAZZARO. Lasciate parlare.

PRESIDENTE. Parli il deputato Michelini.

MICHELINI. L'onorevole ministro Depretis, giacchè egli stesso ha palesato che a lui appunto io intendeva di alludere, chiudeva il suo discorso con queste parole:

« Credo poi che in pratica, qualunque sia questa disposizione della legge (noti la Camera, *della legge*), nessuno impedirà, quando all'estero od in altro stabilimento italiano si costruissero dei materiali, che non si potessero costruire con egual vantaggio nello stabilimento che sarebbe a Napoli, l'amministrazione di quelle strade ferrate di farne l'acquisto, perchè vi è qualche cosa di più forte di una letterale disposizione di un contratto, ed è la forza delle cose, è la luce della verità. »

Fin qui l'onorevole Depretis. Il Senato poi approvò, poichè vedo fra parentesi e claudite: *Bravo!*

Ora quale giudizio dobbiamo noi portare di un ministro e di un Senato, i quali dicono in sostanza: noi facciamo una cattiva legge, lo conosciamo, ma questa legge non sarà eseguita, così l'inesecuzione rimedierà all'imperfezione della legge?

Essendo dunque, secondo me, dimostrato in modo da non potersi dubitare, che lo stabilimento napoletano non è utile a nessuno, e che, se reca qualche vantaggio a Napoli, reca necessariamente danno ad altra parte d'Italia, colà, cioè dove si farebbero i prodotti, in cambio dei quali si otterrebbero le macchine ed il materiale mobile...

SPAVENTA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

MICHELINI... essendo per altro stabilito, che se noi sopprimiamo quest'articolo 11, vale a dire l'obbligo imposto al conte Bastogi di fondare lo stabilimento di Napoli, non si reca danno a nessuno, ma bensì gli si fa un vantaggio che può avvicinarsi ai sei milioni, ed essendo per altra parte evidente non potersi abrogare un patto sancito da legge se non con una legge nuova, ne segue che l'unico rimedio per tutelare gl'interessi della nazione, che sono stati lesi con quel patto, consiste nell'ordine del giorno che io propongo, il quale in sostanza ha due parti: con una la Camera incaricherebbe il ministro dei lavori pubblici di intavolare trattative perchè si contenti di sussidio minore dei 10 milioni promessigli; coll'altra egli sarebbe invitato, ove tali trattative avessero un esito felice, a ragguagliarne la

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

Camera, ed a presentare un progetto di legge, il quale sarebbe composto di due soli articoli: col primo si stabilirebbe di quanto sarebbe ridotto il sussidio; col secondo si esonererebbe il conte Bastogi dall'obbligo dello stabilimento napoletano.

Quanto a me, sono così convinto che quello stabilimento non reca all'Italia vantaggio di sorta, che considererei come guadagno tutto quanto il ministro potesse ottenere dal signor Bastogi, e mi contenterei di due milioni, anche di uno.

Io raccomando dunque quanto so e posso la mia proposta alla Camera, non, come vanno alcuni sussurrando, nell'interesse dell'economia politica, ma in quello dell'Italia.

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

DEPRETIS. Ho chiesto la parola, ma non per un fatto personale, come diceva l'onorevole Michellini.

PRESIDENTE. Avrà dunque la parola nel seguito della discussione.

SPIEGAZIONI PERSONALI DEL DEPUTATO SPAVENTA RIGUARDO AL TRASLOCAMENTO DI UN DETENUTO.

PRESIDENTE. Il deputato Spaventa ha chiesto la parola per un fatto personale relativo a un incidente che ebbe luogo sul principio della tornata d'oggi.

SPAVENTA. (*Movimenti di attenzione*) Sono stato informato che in occasione del trasferimento di un detenuto da un bagno ad un altro sia stato pronunziato il mio nome in quest'Aula.

Io dirò alla Camera quello che so di questo triste affare: essa sarà capace da sé di farsene un giusto concetto.

Io non ho saputo del traslocamento del detenuto a cui si è accennato se non mediante una lettera del questore di Napoli, il quale mi scriveva in questi termini:

« È stato trasferito nel bagno di Pozzoli il noto Salvatore De Mata, condannato ai lavori forzati perpetui a causa dell'immane omicidio commesso in persona del Mele. Ora il vederlo condotto ad espriare la pena in un luogo così prossimo a Napoli, e d'onde potrebbe architettare dei mezzi di evasione, ha fatto qui alquanto triste impressione. Io vi prego in conseguenza, perchè in effetto una fuga del De Mata potrebbe essere di gran detrimento alla pubblica sicurezza, vi prego a voler cooperare affinchè sia tramutato in qualche bagno più lontano, e, se è possibile, in codeste provincie. »

In conseguenza di questa lettera io scrissi immediatamente al ministro di marina, pregandolo perchè avesse luogo codesto trasferimento in un bagno più sicuro, e, se fosse possibile, delle provincie settentrionali.

Il ministro mi rispondeva immediatamente in questi termini:

« A seconda del desiderio per lei manifestato con

foglio di ieri ho disposto perchè il noto galeotto Salvatore De Mata sia traslocato dal bagno di Napoli in quello di Genova. »

Ecco, signori, che cosa io so di quest'affare.

Quanto all'accusa che io possa favorire un uomo simile è una di quelle accuse a cui un uomo che si rispetta non si degna di rispondere (*Bravo! bravo!*), e l'abbandono al giudizio della Camera e del paese. (*Bravo! Benissimo!*)

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

NICOTERA. Mi piace che il questore di Napoli abbia veduto gli stessi inconvenienti che io ho accennati testè alla Camera pel passaggio del condannato De Mata dal bagno di Gaeta al bagno di Nisita.

In quanto alle ultime parole del deputato di Vasto io non ho che ad appellarmene alla coscienza del paese e ad un resoconto ufficiale della Camera. (*Rumori generali di disapprovazione*)

Voci al centro. È vergognoso.

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

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Leopardi, che propone la questione pregiudiziale sulla proposta Michellini.

LEOPARDI. Io ho chiesta la parola per proporre la chiusura di una discussione la quale non può riuscire a verun risultato.

Non è certo con un ordine del giorno del deputato Michellini che si possa distrurre una convenzione sancita per legge; il deputato San Donato ha saviamente chiesto al Ministero se intendeva far eseguire l'articolo 11 della convenzione, il Ministero ha risposto che era suo debito di farlo eseguire; la questione mi pare esaurita, e all'ordine del giorno del deputato Michellini io oppongo una questione pregiudiziale, perchè non si può con una semplice risoluzione distruggere una convenzione, una legge.

DE DONNO. Mi si fa a credere che, invece di avere pronunziato: « chieggo l'ordine del giorno puro e semplice sulla proposizione elevata dal deputato Michellini » avessi profferita la parola *discussione*; perciò io dichiaro che intendeva, come intendo, proporre l'ordine del giorno puro e semplice sulla proposta Michellini, ed a ciò fare io era indotto da più motivi; anzitutto...

MICHELINI. Chiedo di parlare.

DE DONNO... perchè vi ha una legge la quale stabilisce, determina e impone l'obbligo alla società di eseguire ciò che ha dato oggetto alla discussione, e quando si voglia chiedere la non esecuzione o il cambiamento d'una legge, vi ha i metodi regolari per tanto fare.

Chiedeva l'ordine del giorno puro e semplice, poichè, per quanto io possa rispettare l'onorevole Michellini, non divideva e non divido affatto le ragioni addotte per la sua proposta.

Chiedeva e chiedo formalmente da mia parte l'ordine del giorno puro e semplice, poichè la discussione che si andrebbe a sollevare in questa Camera non potrebbe non eccitare molte suscettibilità, non far isvolgere spiacevoli antecedenti che, senza fallo, niuno di voi, onorevoli colleghi, potrebbe sentire o prendervi parte con lieto animo, e tutto ciò senza conseguire niun felice risultato, e sprecando un tempo prezioso, ormai tanto necessario alle gravissime ed importanti questioni di finanza.

PRESIDENTE. Il deputato Di San Donato ha la parola per parlare contro l'ordine del giorno puro e semplice.

DI SAN DONATO. Io credeva che l'onorevole deputato De Donno avesse proposto l'ordine del giorno puro e semplice sull'interpellanza da me indirizzata al ministro.

DE DONNO. No! no! È sulla proposta del deputato Michelini.

DI SAN DONATO. Allora io mi associo.

Avrei solo a rispondere alle osservazioni del ministro, che non mi hanno soddisfatto punto.

DEPRETIS. Sarò brevissimo.

Io credo che una questione come questa, che tende a variare un contratto tra lo Stato ed il concessionario, non va risolta con un ordine del giorno, massime quando debbasi procedere rapidamente nella discussione dei bilanci.

Per questo motivo io credo che l'onorevole Michelini, altrettanto tenero delle buone usanze parlamentari, che della purità dell'economia politica (*Ilarità*), dovrebbe abbandonare la sua proposta.

Due sole osservazioni farò in proposito.

L'onorevole Michelini ha detto questo patto gravoso alla società, e quindi spera largo guadagno allo Stato nell'esonerarla.

Io mi permetto di contestare questa affermazione.

La società dovrebbe lamentare i danni di questo patto, qualora volesse seguitare l'esempio di qualche società industriale, la quale ha voluto dare la commissione di una gran parte del suo materiale circolante esclusivamente all'estero: ma nelle condizioni in cui questa società va ad essere collocata coi mezzi che può facilmente trovare in Napoli, se essa fonda in quella città uno stabilimento industriale, non solo non ne avrà danno, ma dopo un certo tempo potrà ritrarne notevole vantaggio.

È da notarsi che uno stabilimento le sarà indispensabile, avendo più di mille chilometri di strada da esercitare.

Ora, che cosa avverrebbe se si spingesse e si costringesse in certo modo il Governo a negoziare colla società concessionaria la cessazione di quest'onere? La società non valuterà gran cosa questo onere.

Ma si dice che quest'obbligo fu valutato sei milioni in una memoria distribuita alla Camera all'epoca della discussione della concessione.

Ma crede l'onorevole Michelini che tutti gli argomenti che si mettono avanti dagli interessati in una discus-

sione come quella vivacissima e piena di gelosie debbano prendersi alla lettera, come cose serie, come articoli di fede? Bisognerebbe essere ben di buona pasta!

Sento dirmi dall'onorevole Michelini che la Commissione della Camera valutò quest'onere due milioni. Per me, quando veggio che uno stima un onere sei milioni, l'altro due, questa stessa differenza mi dimostra la poca serietà dei calcoli.

Io ho riconosciuto davanti al Senato che la seconda parte dell'articolo era difettosa, e non me ne pento, perchè i ministri non hanno il dono dell'infalibilità, e non devono esitare a rettificare le sviste possibili; ma con questo non ho inteso di ripudiare questo articolo, che, anzi, sarei pronto, ove fosse d'uopo a sostenerlo. Nè questa è questione facile a risolvere.

L'onorevole Michelini sta sul rigore dei principii: si ha bel sostenerli in teoria, si ha bel difendere i rigorosi principii di libertà economica in quei paesi dove le industrie hanno progredito immensamente, salvo poi a sconfessarli in pratica con più o meno di eccezioni; ma in questa nostra Italia che è povera di tante cose, e che in fatto di stabilimenti di simil natura è poverissima, bisogna riflettere seriamente a tutte le conseguenze di un sistema che al rigore dei principii potrebbe sacrificare interessi ben gravi.

Ma non è qui il momento di trattare questa questione.

Per me ho conosciuto che vi era qualche difetto in questo articolo, inquantochè nella seconda parte i termini della convenzione sono tanto assoluti che una parte qualunque del materiale circolante di qualsivoglia specie, e per piccola che fosse, la società non la potrebbe provvedere all'estero o in altra parte d'Italia.

E se, per esempio, una parte qualunque di questo materiale costasse altrove tre, mentre a Napoli costasse nove, lo si dovrebbe fabbricare a Napoli. Tale è il senso rigoroso della legge, ed in proposito di questo che ho detto che la natura delle cose e la luce della verità sarebbe stata più forte della disposizione letterale del contratto.

Io credo che quando verrà l'occasione propizia, questa discussione, se piacerà all'onorevole Michelini, la si potrà fare, ma per ora mi sembra che non sia cosa sulla quale convenga alla Camera di fermarsi; quindi anch'io appoggio l'ordine del giorno puro e semplice, e prego l'onorevole Michelini di rimandare a tempo migliore la sua mozione, dettata, come io credo, dallo amore sviscerato che egli porta alla scienza.

MICHELINI. Ed all'Italia.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. Dirò poche parole primieramente circa l'ordine del giorno che è stato proposto.

È invalso di proporre l'ordine del giorno puro e semplice quando una proposta non piace.

Ma questo non è conforme nè alla natura dell'ordine del giorno, nè agli usi parlamentari delle altre nazioni rette a regime costituzionale, nè finalmente agli usi del

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

Parlamento subalpino. È una viziosa innovazione che si è introdotta nel Parlamento italiano. Quando non piace una proposta, quasi per risparmiarsi la pena di confutarla, si ricorre all'ordine del giorno puro e semplice.

Ora l'ordine del giorno puro e semplice non si deve invocare se non contro quelle proposte le quali non meritino nemmeno la pena di essere esaminate e discusse, sia perchè osti lo Statuto, sia per qualunque altro motivo. Quanto alle altre proposte si voti contro di esse, ma lo scartarle coll'ordine del giorno puro e semplice si è un non conoscere il meccanismo del sistema parlamentare, od almeno non sapere che cosa sia l'ordine del giorno puro e semplice.

Quanto alla mia proposta, non pugnando nè contro lo Statuto, nè contro il buon senso, mi pare debba avere l'onore della discussione, e sarebbe farle torto soffocarla con un ordine del giorno puro e semplice. Si voti contro di essa, alla buon'ora, ma non è il caso di opporle l'ordine del giorno puro e semplice.

Ora mi rivolgo all'onorevole Depretis, e gli dico che egli non può sfuggire a questo dilemma; o i concessionari sono indotti dal loro interesse, come io credo, a fondare in Napoli uno stabilimento atto alla fabbricazione delle locomotive e del materiale circolante di cui abbisogneranno le ferrovie meridionali, o non lo sono. Nel primo caso il vostro patto è inutile; nel secondo caso è dannoso. Dai signori Rothschild e Thalabot quel danno era calcolato a sei milioni; forse è in realtà di somma minore; io non lo contesto; ma ad ogni modo fu un motivo per cui essi elevarono le loro pretese di sussidio.

L'onorevole Depretis mi suggeriva di valermi della iniziativa parlamentare...

DEPRETIS. No! no!

MICHELINI.... e di proporre una legge la quale abrogasse...

DEPRETIS. Non ho suggerito questo.

MICHELINI. Mi perdonino. L'onorevole Depretis diceva che in altra circostanza si potrebbe conseguire il mio intento, che ciò non è opportuno all'occasione del bilancio. Ora, io traduco questo consiglio con quello di valermi dell'iniziativa parlamentare onde proporre un progetto di legge.

DEPRETIS. È una traduzione libera.

MICHELINI. Altra traduzione non saprei trovare, altra traduzione non c'è.

Voci. Oh! oh!

PRESIDENTE. Non interrompano.

MICHELINI. Non è il caso di dire *oh!* (*ilarità*) Coloro che m'interrompono mi suggeriscano, se possono, come possa attuare il mio divisamento in altra guisa che coll'ordine del giorno da me proposto.

Se la Camera ha fatto attenzione al mio ordine del giorno, avrà veduto che esso consta di due parti. Colla prima la Camera inviterebbe il Ministero a procurare che i concessionari diminuissero le loro pretese di sussidio stabilito dall'articolo 19 della convenzione; e que-

sta parte non posso assumermela, questo spetta al potere esecutivo; ma spetta alla Camera eccitare il ministro a fare quelle trattative presso i concessionari.

Quanto all'altra parte, cioè alla presentazione della legge, è verissimo che io potrei valermi dell'iniziativa parlamentare proponendo l'abrogazione dell'articolo 11 della convenzione, il quale deve essere abrogato da una legge, perchè sancito da legge. Ma la legge dovendo venir dopo le trattative, ed esserne la conseguenza, la Camera vede che io come semplice deputato non posso far niente.

Che se il deputato Depretis od alcuni degli onorevoli interruttori mi sapessero suggerire qualche mezzo diverso da quello da me proposto per raggiungere lo stesso fine, io li invito a farlo, e ne sarei loro tenuto.

Per questi motivi, qualunque possa essere il fatto del mio ordine del giorno, io lo mantengo, perchè altrimenti tradirei la mia coscienza.

PRESIDENTE. I deputati De Donno e Leopardi hanno proposto l'ordine del giorno puro e semplice contro la proposta del deputato Michelini.

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Su questo stesso capitolo 42 la facoltà di parlare spetta al deputato De Boni.

DE BONI. L'altro giorno a proposito d'un altro capitolo chiesi di parlare per interrogare l'onorevole signor ministro sullo stato delle cose che riguardano le ferrovie meridionali.

All'opposto dell'onorevole Michelini domando che lo stipulato sia mantenuto rigorosamente ed eseguito.

Faccio quest'istanza perchè veggo cose le quali indicano che non sia rigorosamente mandato ad esecuzione lo stipulato con la società Bastogi, onde le popolazioni ne mormorano.

Chiedo quindi al signor ministro qualche parola che ci tranquillizzi sull'avvenire di queste ferrovie.

Leggo nell'articolo 2 della convenzione che i tronchi di strada da San Benedetto del Tronto a Consa e da Napoli ad Eboli debbono essere compiuti il 1° maggio 1863. Io dubito, e molti ne dubitano con me, che questo possa avvenire. Inoltre sappiamo anche che la ferrovia da Ancona a San Benedetto del Tronto è come finita, ma in tale stato che non potrà essere data all'esercizio dentro questo mese, come dovrebbe esserlo, e ciò per guasti seguiti e per altre cagioni.

Io perciò prego il signor ministro d'informare la Camera sullo stato delle cose e di rassicurarci in quanto che le ferrovie meridionali, per cui il paese ha tanto insistito, importano, per così dire, l'unità nazionale, il legame che deve serrare l'Italia meridionale alla media ed alla settentrionale.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole De Boni può essere persuaso che a nessuno più che al ministro dei lavori pubblici preme che le strade ferrate votate sieno aperte a norma dei capitoli di con-

cessione. È vero che le strade ferrate meridionali non hanno progredito con quella rapidità che era desiderabile e che si era stabilito nella convenzione; ma conviene riconoscere che vi furono, e vi sono tuttora molte circostanze le quali hanno sufficientemente spiegato il perchè di un tal ritardo. Egli non ignora che il tronco della strada che attraversa la Capitanata fu occupato dai briganti; egli sa che spesse volte i lavoratori hanno dovuto fuggire, e che gl'ingegneri stessi furono fatti prigionieri. In conseguenza i lavori necessari, onde assicurare l'apertura di questi tronchi nel tempo prescritto dal contratto non poterono essere effettuati. Ma ora è cura del Governo di adottare tutti i mezzi opportuni, affinchè la società concessionaria non abbia motivo legittimo di poter ritardare i lavori; essendosi date tutte le disposizioni affinchè e lavoratori ed ingegneri siano costantemente tutelati; e posso già assicurare la Camera che da qualche tempo tali misure hanno prodotto un buon effetto. Riguardo all'apertura del tronco da Ancona al Tronto forse essa non potrà essere effettuata nei limiti prescritti dalla convenzione; ma ciò, lo spero, avverrà ai primi di maggio.

Circa al prolungamento per andare dal Tronto fino a Vasto e di là a Foggia, si spingeranno anche i lavori colla massima alacrità; debbo però dire che esistono difficoltà non previste nella concessione, difficoltà di forza maggiore e di una nuova specie, difficoltà legali, poichè la società si trova, appunto pel tronco che segue l'Adriatico e per raggiungere Foggia, in dissidenza coll'impresa, ma fra poco anche queste difficoltà saranno, lo spero, risolte.

Verso Napoli il tronco fino ad Eboli sarà presto aperto, se non precisamente nei termini previsti dal contratto, in un periodo almeno non lontano.

Ritenga in fine l'onorevole De Boni che sarà cura del Ministero di spingere questi lavori colla massima alacrità e sarà secondato dalla società stessa che ha tutto l'interesse perchè questi lavori si compiano secondo i termini previsti dal contratto, perchè egli non deve ignorare che sono anche comminate multe nel caso, in cui i lavori non sieno eseguiti nei termini previsti.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato De Boni.

DE BONI. Ringrazio il signor ministro. Forse tutte le sue ragioni non mi soddisfano; ma ad ogni modo io tengo memoria della massima energia ch'egli ha detto di voler spiegare su questo affare.

CASO. Prego il signor ministro di darmi degli schiarimenti sulla linea di Capua e Ceprano. Si diceva che questa si fosse aperta nel mese di agosto, e che poi se ne dovette sospendere l'esercizio per lo stato dei lavori incompleto. Novellamente si disse aperta nel mese di dicembre, ed un'altra volta, per quanto ho inteso, se n'è sospeso l'esercizio.

Prego il signor ministro a fornirmi alcune spiegazioni a tale proposito, e a dirmi se questa via è aperta veramente, e se la società abbia adempito agli obblighi assunti.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. È vero che la linea da Capua a Ceprano non è stata aperta nel tempo prefisso dal capitolato. A questo ostarono varie circostanze, e specialmente le intemperie che hanno inferito nell'ultimo autunno, e che hanno rovinato molti lavori. Inoltre la natura dei lavori stessi è tale che prima di permettere che si aprisse il servizio al pubblico si dovette procedere ad un minuto esame, dal quale risultò che i lavori non erano ancora in istato sufficiente di solidità da permettere un esercizio regolare, quantunque la ferrovia fosse già stata percorsa da locomotive senza che accadesse verun inconveniente. L'ispettore delegato dal Governo aveva prescritto alla società vari lavori giudicati indispensabili prima che si aprisse la strada al servizio pubblico, ed alcuni di questi furono eseguiti. Ultimamente la società reclamava istantemente presso il Governo, tanto in nome proprio quanto in quello delle popolazioni interessate che un servizio regolare si facesse su quella strada. E nuovamente il Ministero delegava un ispettore del genio ed un ingegnere della locomozione onde assicurarsi se il servizio si potesse fare.

Dall'ultimo rapporto che giunse al Ministero risulta ora che con alcune precauzioni e mediante che il servizio si faccia a piccola velocità, si può aprire un servizio giornaliero tra Capua e Caserta; anzi, secondo le ultime notizie, domani 25, questo dovrebbe essere aperto. Certamente questo non sarà fatto ancora con tutta la velocità che si può desiderare sulle vie ben costruite, ma si otterrà anche questo entro un breve tempo.

Ecco la risposta che spero soddisferà l'onorevole preopinante.

PRESIDENTE. Il deputato Capone ha facoltà di parlare.

CAPONE. Sarebbe utile che l'incidente promosso dall'onorevole San Donato avesse termine, perchè...

PRESIDENTE. Permetta. L'incidente promosso dal deputato San Donato aveva dato luogo alla proposta del deputato Michelini, contro la quale si levarono lo stesso deputato San Donato ed altri. Fu proposto contro essa l'ordine del giorno puro e semplice, il quale fu dalla Camera approvato; epperò quell'incidente non può avere altro seguito.

DI SAN DONATO. Io faccio osservare che in seguito alle parole dell'onorevole ministro i miei dubbi si sono interamente verificati, vale a dire che quell'articolo 11 sarà una novella delusione per la città di Napoli. Sapete, o signori, che cosa si dice pubblicamente a Napoli? Si dice che invece di avere un opificio nazionale...

Un deputato al centro. Si rientra nella discussione.

DI SAN DONATO. Io sono perfettamente nella questione: mi pare che dal momento che l'ho promossa la debbo sostenere.

A Napoli si dice pubblicamente che invece di avere un opificio nazionale non si avrà che un cambiamento di nome, cioè non si avrà che un opificio già esistente.

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

Ora la risposta dell'onorevole ministro ha aumentato i miei timori. Io dunque sono niente soddisfatto di quello che ha detto.

PRESIDENTE. Il deputato San Donato, quando parlava contro l'ordine del giorno del deputato Michelini, mi rincresce che lo dimentichi, ha già detto ch'egli non si dichiarava soddisfatto della risposta del signor ministro, e quindi aveva avuto termine ogni discussione in proposito.

Voci. Basta! basta!

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando di parlare.

È forza che io risponda poche parole.

PRESIDENTE. Parli.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Se è sullo stabilimento di Pietrarsa, allora mi si permetta di rispondere all'onorevole San Donato.

Io so che non ho mai la fortuna di contentar l'onorevole preopinante, ma questo non mi sgomenta.

Gli dirò dunque ch'egli è in un grandissimo errore se crede...

DI SAN DONATO. Domando la parola per un fatto personale.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... se crede che lo stabilimento di Pietrarsa, quale è attualmente, possa bastare agli ingenti lavori che si richiedono per le strade ferrate meridionali.

Ho già accennato al materiale considerevole che si deve costruire dietro le prescrizioni del capitolato. Valutandolo dai 35 ai 40 milioni, vi sarebbero non meno che dai 17 ai 20 milioni di materiale che si dovrebbe costruire nel nuovo stabilimento.

Si è anche aggiunto che la manutenzione e la rinnovazione del materiale debbe esser fatta in detto stabilimento, e che vi si dovrebbe spendere non meno di due milioni e mezzo a tre milioni annui.

Ora chi conosce lo stabilimento di Pietrarsa facilmente comprende come esso è del tutto insufficiente all'enorme lavoro che ho accennato. Sarebbe, nol nego, una grande fortuna per Napoli se invece di avere due stabilimenti, dei quali uno certamente non può vivere senza il sussidio delle strade ferrate, si potessero questi fondere in un solo grande il quale avesse gli elementi di vita e di prosperità che sono indispensabili.

Se l'onorevole interpellante non è ancora contento della risposta che gli ho data, non saprei che aggiungere. Ho risposto a norma della legge; ho detto che vi è l'articolo 11 il quale impone alla società Bastogi l'obbligo di provvedere perchè una parte del materiale e tutta la manutenzione del materiale circolante sia fatta in uno stabilimento da fondarsi, e che su questo punto il Ministero saprà far eseguire i patti; ma quanto all'interpretazione che egli vorrebbe dare, che la società cioè non abbia diritto di associarsi con chi possiede lo stabilimento di Pietrarsa, questa è interpretazione che dobbiamo lasciare ai tribunali.

L'onorevole deputato si è inoltre lamentato che finora non siasi fondato quello stabilimento.

Il ministro non poteva costringere la società a procedere immediatamente alla fondazione di questo stabilimento perchè la legge di concessione non ne determina la data. Che si doveva dunque fare? Conveniva aspettare che lo stabilimento si fondasse, quando la società avesse bisogno di completare il suo materiale circolante; attualmente la società, anche nell'interesse delle provincie meridionali, deve indirizzarsi agli altri costruttori tanto all'interno che all'estero e procurarsi così nel più breve tempo possibile il materiale che sarà indispensabile per i nuovi tronchi che si debbono aprire.

Credo poi che sarebbe stato molto dannoso sia per la società sia anche pel paese, se le si fosse imposto che essa fondasse uno stabilimento appunto per creare il materiale che deve circolare fra pochi mesi sui tronchi che saranno aperti.

Spero ora che l'onorevole Di San Donato riconoscerà che il sistema da me accennato è il più logico, e che alla società bisogna lasciare il tempo opportuno affinché possa fondare lo stabilimento, il quale sarà necessario quando si tratterà di completare il materiale e di mantenerlo, e quando dovrà procedere alle riparazioni, ed a quanto occorre per la circolazione sulle strade ferrate.

PRESIDENTE. Il deputato Di San Donato ha facoltà di parlare per un fatto personale.

DI SAN DONATO. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Il deputato Mandoj-Albanese ha la parola.

MANDOJ-ALBANESE. Io non posso votare quest'articolo senza ricordare all'egregio ministro pei lavori pubblici che noi nel votare la legge sulle ferrovie meridionali non avevamo gli studi necessari per votare con piena conoscenza di causa una legge di tanta importanza.

Allora noi votammo a grande maggioranza solo perchè le vedute politiche, industriali, ecc., che la Camera conosce, richiedevano assolutamente che noi approvassimo la legge, limitandoci solo ad assegnare alcuni punti lontanissimi che le ferrovie dovevano toccare, dando così al Ministero libertà sul tracciato che doveva poi congiungere questo punto essenziale, come per esempio, Salerno con Conza, Lecce con Otranto, lasciando tutti i punti intermedi. Ora qui io sento il dovere di ricordare al signor ministro questo voto di fiducia, vale a dire l'obbligo che incombe al Ministero di porre tutto il suo impegno e studio per trovar modo di far sì che i tracciati ferroviari passassero per i luoghi ed i paesi, non solo più popolati, ma altresì di buon'aria per quanto sia possibile per le condizioni locali e compatibile per la spesa. E così, per esempio, noi abbiamo da congiungere due punti, Lecce ed Otranto. Da Lecce ad Otranto si può andare senza dubbio per più vie, per più tracciati; ma secondo me quello che più converrebbe non solo al Go-

verno ed alla stessa società nazionale Bastogi, ma agli interessi di quella bella provincia, sarebbe il tracciato che da Lecce andasse per Galatina, toccando Maglia ed altri importantissimi paesi. Questo grandissimo beneficio si avrebbe solo divergendo per 11 chilometri. Se invece si volesse per avventura andare per un rettilineo da Lecce ad Otranto, si dovrebbero attraversare non solo lande e luoghi non popolosi, ma si passerebbero paludi e terreni franosi, che invece, passando per altro lato, cioè, per Galatina, si passerebbe per terreni duri, sodi e senza difficoltà di esecuzione per strade, essendo una perfetta pianura.

Di più, noi, signori, nel dare il nostro voto a quella legge, abbiamo inteso di gettare le arterie principali delle nostre ferrovie meridionali agevolando il modo come in appresso su di esse potersi congiungere le vene ed i tronchi secondarii per rendere più spediti e facili i trasporti e le correnti delle merci e dei viaggiatori.

Ora, poichè ho parlato di Galatina, io debbo dire alla Camera che io ho percorsa quella linea, e ho visto che nell'interesse stesso della società e del Governo si dee andare da Lecce a Galatina, essendo Galatina, mi si permetta il vocabolo, l'*ombellico* della provincia. (*ilarità*) Andando a Galatina, noi ci avvicineremo a Gallipoli, centro del movimento di quella ricca e nobile provincia. (*Rumori*)

Io non voglio più intrattenere la Camera sopra i diversi punti per dove potrebbe passare quella ferrovia, qui faccio solo notare l'importanza di queste osservazioni e la gravità dell'argomento.

Quindi domando che il signor ministro, col suo conosciuto zelo e patriottismo studi ben bene la questione.

Io dal canto mio ho fatto il mio dovere, facendo conoscere in privato al signor ministro qual fosse il miglior tracciato per andare da Lecce ad Otranto; oggi adempisco al mio dovere ripetendoglielo da questa tribuna.

Giacchè ho la parola, debbo ancora ricordare al signor ministro la promessa fattami circa gli studi che si debbono fare per il tracciato da Eboli a Conduzzo, studi già promessimi dall'onorevole ministro Depretis, e che fin qui non sono stati fatti. So che il signor ministro ha date delle disposizioni all'obbietto. Vorrei vedere però che queste disposizioni fossero un fatto, menassero ad un risultamento utile per la Città di Campagna e non restassero una pura e semplice parola.

PRESIDENTE. Il deputato Alfieri d'Evandro ha facoltà di parlare.

ALFIERI D'EVANDRO. L'onorevole mio amico, il deputato Caso, chiedeva spiegazioni al ministro dei lavori pubblici circa la ferrovia da Napoli a Roma.

Il signor ministro ha avuto la bontà di darle, ma io noto ch'egli non si è trattenuto che pochissimo circa i difetti di questa strada, i quali sono stati cagione che l'aprirla non fu ancora possibile.

La società fondata col contratto 19 maggio 1861 do-

veva nello spazio di 18 mesi aprire la strada. I 18 mesi finirono a novembre; dal novembre in qua la strada non fu aperta; come si provvede a questa mancanza nel soddisfare i propri impegni?

Io conosco i luoghi, e posso assicurare la Camera ed il signor ministro che la strada è malissimamente fatta, specialmente dove sono colamenti di terra, e ve ne ha molti ed importanti; in conseguenza noi avremo danni e disastri possibili spessissimo su quel tratto.

Secondo il contratto 19 maggio 1861, un milione di più avrebbe dovuto esigere la società per premio. Domandò al signor ministro dei lavori pubblici se questo premio sia stato accordato; la compagnia aperse nominalmente il tronco, e per conseguenza avrebbe potuto affacciarne il diritto.

In secondo luogo io domando se nel rapporto dell'ingegnere è determinato che il difetto sia di costruzione, come affermo, nel qual caso bisognerebbe rinnovarla; qualunque altro rimedio sarebbe un momentaneo riparo al male, e non toglierebbe i pericoli.

Duolmi in questo momento di non vedere al suo posto il signor ministro dell'interno; questa strada è strada da briganti. Ricorderà la Camera che la principessa Barberini fu quivi sorpresa in certi contrabbandi ed arrestata. Sento a dire che la principessa Barberini era munita di un biglietto d'ordine, col quale poteva spiccare un convoglio straordinario in qualunque momento volesse. Il pubblico non può servirsi di questo tronco, di questi convogli; io vorrei sapere perchè si permette ch'esso sia a disposizione di persone della qualità della Barberini. (*Rumori e voci: Alla questione!*)

PRESIDENTE. Avverto l'oratore che qui non si tratta che del capitolo relativo alle guarenzie d'interesse alle società concessionarie; le questioni di tracciato debbono naturalmente riservarsi al capitolo che le riguarda.

Su questo capitolo 42 la parola spetta al deputato Capone.

ALFIERI D'EVANDRO. Ho voluto richiamare l'attenzione del ministro sulla ferrovia di Roma perchè mi sembra ch'essa abbia grande importanza sulle condizioni politiche nelle quali versa il paese; vi si provvegga, e poco monta il come.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Capone.

CAPONE. Se la Camera non è disposta a differire la discussione (*No! no!*), io rinunzio alla parola; ma se essa, come ne vale la pena, intende continuarla, dovendo io disgraziatamente contraddire a parecchie delle proposizioni in modo assoluto emesse dal signor ministro, specialmente per ciò che riguarda lo stabilimento di Pietrarsa, e l'interpretazione dell'articolo 11 della convenzione, io la pregherei di rimandare la seduta a domani, altrimenti, essendo già le cinque e un quarto, sarebbe inutile incominciare questa discussione; e piuttosto, ripeto, rinunzierei alla parola.

Molte voci. Bravo! Bene!

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

PRESIDENTE. Interrogo la Camera...

DEPRETIS. Domando la parola.

MANDOJ-ALBANESE. Domando la parola.

DEPRETIS... sulla variazione introdotta nella cifra totale del capitolo.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS. Ho veduto che il Ministero e la Commissione hanno fatto una diminuzione notevole su questo capitolo; l'hanno cioè diminuito di tutta la cifra necessaria pel pagamento delle indennità eventuali alla società delle ferrovie meridionali.

Mi si permetta di fare un'osservazione puramente di legalità.

Io non dirò che non si possa fare questa diminuzione, perchè non vorrei vedermi una seconda volta accusato di non ammettere la plenipotenza della Camera in fatto di bilancio, mentre io non ho mai pensato di metterla in dubbio; però, parlando di possibilità legale e razionale, sostengo che questa diminuzione non si può fare a termini della legge di contabilità, la quale, precisamente all'articolo 10, distingue l'esercizio finanziario, che corrisponde all'anno solare, dall'anno finanziario che ha una coda di nove mesi susseguenti.

Ora la legge stabilisce che l'esercizio finanziario comprende i proventi accertati, e le spese per lavori e somministrazioni compiute o date in appalto, o cominciate ad economia, non meno che i diritti acquistati dallo Stato o dai suoi creditori dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Quindi deve formare oggetto di un'iscrizione nel bilancio quanto occorre a soddisfare i creditori dello Stato che acquistano un diritto durante l'esercizio finanziario.

Quale è la ragione per cui questa spesa, di cui non si discute, nè si mette in dubbio l'entità, si rimanda all'esercizio del 1864?

Si dice che la liquidazione seguirà finito l'esercizio del 1863; ma mi si permetta di dire non esser questa una ragione per togliere lo stanziamento, perchè tutte quasi le liquidazioni hanno luogo quando l'esercizio finanziario è finito, quantunque l'anno finanziario non sia compiuto.

Mi si permetta dunque di dire che per questa ragione sola non si può togliere questa somma dal capitolo 42, perchè se il bilancio deve essere la verità, deve rappresentare, in tante cifre iscritte, i pesi che lo Stato assume, in via definitiva, durante un dato esercizio.

Io non trovo nemmeno che sia conforme alla legge sulla contabilità l'aggiunta delle lire 160,000 per deficienze riscontrate sopra i prodotti garantiti ad altre ferrovie, perchè anche qui un articolo della legge sulla contabilità dice che occorrendo una spesa per cui non sia sufficiente la somma assegnata nel relativo capitolo, o una spesa nuova, sarà necessario provvedere con legge speciale la quale determini i modi di soprirvi.

Ora, qui si tratta appunto di una spesa la quale eccede la somma portata nel capitolo di uno dei bilanci precedenti. Questo è adunque il caso di un'aggiunta di spesa da proporsi al Parlamento con una legge speciale, la quale deve riferirsi non all'esercizio del 1863 a cui stiamo provvedendo, ma all'esercizio sul quale si è verificata la deficienza.

Mi nasce però un dubbio, ed è che questa si voglia considerare per avventura come una spesa d'ordine per la quale il Ministero sia naturalmente autorizzato ad eccedere i fondi assegnati in bilancio. Ma in questo caso non occorre lo stanziamento nel bilancio del 1863. Se è una spesa d'ordine che il ministro è autorizzato a fare, essa non può figurare che nel consuntivo. Per questi motivi credo non si possa ammettere la diminuzione proposta nel capitolo 42.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Leggerò alla Camera l'articolo della legge di contabilità a cui si riferiscono le obiezioni fatte dall'onorevole Depretis. Quest'articolo è il nono ed è così concepito:

« L'esercizio finanziario comprende i proventi accertati e le spese per lavori e somministrazioni compiute, o date in appalto, o cominciate ad economia, non meno che i diritti acquistati dallo Stato e da suoi creditori dal 1° gennaio al 31 dicembre. Esso però si protrae sino a tutto giugno dell'anno successivo unicamente per le operazioni relative alla riscossione dei proventi, alla riscossione ed al pagamento delle spese. »

Ora nella seconda appendice del bilancio 1863 il Ministero ha creduto di dover togliere la somma di lire 2,036,500, la quale si riferisce ad un credito delle ferrovie meridionali, e non dovrebbe pagarsi che nel 1864.

LANZA G. Chiedo di parlare.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Parmi dunque che la società non possa aver diritto di chiedere al Governo il pagamento di questi 2,036,500 lire, e che debba ancora aspettare l'intervallo d'un anno; allora la società avrà liquidato le sue spese e potrà domandare quella somma al Governo. L'idea che io mi formo del bilancio non è quella di un conto di cassa, il bilancio non è ciò che si ha, è ciò che si deve, ma bensì lo specchio delle somme che debbono essere spese in un anno determinato. Dando un'interpretazione diversa al vocabolo *bilanci*, non saremo mai sulla verità poichè in vista delle spese suppletive non si saprebbe mai, quando si votasse un bilancio, se la somma votata sarà la spesa effettiva da farsi nell'anno. Egli è per evitare quest'inconveniente che vedendo portata nel bilancio una somma di più di due milioni, la quale probabilmente non dovrà essere pagata che verso la metà dell'anno venturo, ho creduto più ragionevole e nello stesso tempo più conforme allo spirito della definizione della parola *bilancio*, di trasportare questa somma al 1864.

DEPRETIS. Chiedo di parlare.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Venendo

alla somma di 160,000 lire che è portata in aumento a questo capitolo per indennizzare la società della ferrovia dell'Italia centrale, l'onorevole Depretis dice: ma questa somma di 160,000 lire è un aumento di spesa straordinaria, ed in conseguenza essa dovrebbe essere convalidata da una legge speciale. Io invero non ben comprendo questo ragionamento. La legge esiste già, la legge è quella che approva la convenzione passata tra il Governo e la società della ferrovia dell'Italia centrale, e colla quale il Governo si obbliga appunto ad una data garanzia.

Ora, essendo stato dimostrato dall'ultima liquidazione fatta che sugli esercizi del 1861-62 il Governo deve pagare una somma di 160,000 lire, tengo che non sia più necessario di presentare un apposito progetto di legge.

In secondo luogo non saprei su qual altro bilancio essa si dovrebbe stabilire, poichè questa spesa si deve pagare entro l'anno 1863.

Ecco le ragioni che hanno indotto il Ministero nel fare le proposte che sono contemplate nella seconda appendice del bilancio, e sono certo che anche la Commissione avrà interpretato la legge di contabilità nello stesso modo che ha fatto il Ministero. D'altronde è questa una semplice questione di forma, ed in ciò io mi rimetto perfettamente a quello che deciderà la Camera.

POSSENTI, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il relatore ha la parola.

POSSENTI, relatore. Ho chiesto la parola per giustificare davanti alla Camera la deliberazione presa dalla Commissione di accogliere in questa parte l'appendice proposta dal Ministero. La Commissione, prima di tutto, quando le si propone un'economia, in massima, è per l'economia, ben inteso, purchè questa sia giustificabile. Ora, la Commissione considera il bilancio che si presenta da un ministro come un conto di cassa dell'annata per quelle opere che riflettono quell'anno. Quando dunque si tratta di una spesa, la quale virtualmente riflette il 1864, ma che in fatto non può pagarsi che nel 1864, per un conto di cassa il quale non guarda che all'attualità, la Commissione non trova per niente necessario che le si applichi il timbro di *dovuto* nel 1863. Supponiamo, per esempio, che una data somma abbia per nome *debito del 1863*, ma che la si debba pagare solo un anno dopo, io domando se sarebbe giusto che nei bilanci di natura di quelli dello Stato, che non sono bilanci patrimoniali, in cui compaiano le rimanenze attive e passive al principio ed al fine dell'anno, se, dico, in un bilancio di questa fatta possa trovarsi qualche ragione perchè vi figurino spese ed introiti che assolutamente non si abbiano da fare in quell'anno. Quindi il dar loro il titolo di somme dovute per il 1863, quando si debbono pagare nel 1864, parmi sia tutt'affatto inutile. Ecco il perchè la Commissione non ha fatto difficoltà ad accettare questa riduzione.

PRESIDENTE. Il deputato Lanza ha facoltà di parlare.

LANZA GIOVANNI. Quando si forma il bilancio per un dato esercizio io credo che bisogna procedere con questa norma, che nel bilancio delle spese figurino tutte quelle somme le quali, o per impegni presi, o per impegni che si debbono prendere nel corso dell'anno, si debbano pagare entro l'anno finanziario: tutte quelle invece che non si debbono pagare entro l'anno finanziario, quantunque il Governo non disconosca di esserne debitore, non è necessario contemplarle in esso. Il bilancio, in una parola, non riassume tutti i debiti e tutti i crediti dello Stato relativamente all'avvenire, ma deve unicamente comprendere tutte quelle spese e quei proventi che sono per aver luogo entro l'anno finanziario.

Sono d'avviso che siasi sempre tenuta questa norma. Non basta che un credito abbia la sua radice in un dato esercizio, perchè abbia ad apparire in esso; ma deve iscriversi nell'esercizio entro il quale si fa il pagamento. Citerò gl'interessi del debito pubblico. Si pagano essi in semestri, ma sempre quando sono scaduti; per esempio, quando si paga l'interesse del semestre al 1° gennaio, supponiamo, non si paga già il semestre dell'anno in cui si entra, cioè dal gennaio al luglio, bensì il semestre dal luglio scorso al 31 dicembre, cioè lo Stato paga questi interessi maturati.

Dunque se stesse la teoria di dover inscrivere nel bilancio tutti quei crediti che hanno radice nell'anno stesso, quantunque si debbano pagare nell'anno successivo, bisognerebbe inscrivere anche il semestre maturato nell'anno precedente al pagamento. A me pare che questo non stia.

Quindi quando c'è una dichiarazione, dalla quale risulta che il motivo dello stralcio è unicamente dettato dalla considerazione che il pagamento non si deve fare in quest'anno solare del 1863, mi pare che in questo modo è riparato a tutto, cioè non si aggrava il bilancio di somme che non occorrono, e nello stesso tempo si mette in avvertenza la Camera ed il paese che c'è quest'impegno contratto, e che il medesimo si soddisferà a tempo debito.

Mi pare che in questo modo si ripara ad ogni inconveniente, e si ottiene il vantaggio di non accrescere oltre misura il nostro bilancio, che pur troppo consta già di cifre piuttosto ragguardevoli.

Non so se l'onorevole preopinante sia del mio avviso, ma dietro queste spiegazioni, non dovrebbe, a mio giudizio, avere difficoltà alcuna di accettare la riduzione proposta dalla Commissione, la quale non intende con questo proporre un'economia (non vuole illudere la Camera nè il paese), ma solo una dilazione di spese. Questo per quanto riguarda la cifra di 2,056,000 lire.

In quanto all'altra di 160,000 lire, per la quale l'onorevole mio amico Depretis dice che si richiederebbe una legge speciale, io non posso che associarmi alle considerazioni esposte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Qui non si tratta di spese nuove straordinarie, ma di una spesa che è già preveduta, di una spesa

che la Camera ha già implicitamente accettata; per conseguenza non si richiede in nessun modo una legge nuova, non essendo nella categoria delle spese straordinarie nuove.

PRESIDENTE. Il deputato Depretis ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. Mi dispiace, ma tanto la teoria svolta dall'onorevole ministro, quanto il sistema adottato dalla Commissione, trovano un ostacolo, che forse sarà di nessuna importanza ai loro occhi, ma che è di qualche importanza ai miei; è la letterale disposizione della legge.

La legge sulla contabilità centrale dello Stato non è quella letta dall'onorevole ministro, ma è quella che è in vigore per tutta l'Italia.

Ora questa legge dice all'articolo 10:

« L'esercizio finanziario comincia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre.

« Sono materia di un esercizio le entrate accertate, i diritti acquisiti dallo Stato, le spese per opere e forniture fatte o date in appalto per contratti definitivamente approvati o incominciate ad economia, e i diritti acquisiti verso lo Stato, entro i termini di esso esercizio. »

E soggiunge:

« Le operazioni per la riscossione delle entrate e per la liquidazione e il pagamento delle spese si protraggono al 30 settembre dell'anno successivo. »

Ora io dico che quando ci sono dei diritti acquisiti verso lo Stato, e fondati nella legge in modo che si possano prevedere, non c'è dubbio che queste spese, se si vuole avere nel bilancio la verità, se si vuole, cioè, che gli stanziamenti corrispondano alle spese, debbono iscriversi nel conto preventivo.

(Alcuni deputati dirigono sotto voce qualche parola all'oratore.)

Ma mi permettano gli onorevoli contraddittori, se la cosa fosse com'essi la credono, forse che le altre spese in questo stesso capitolo contemplate, e appunto relative a garanzie prestate dallo Stato a favore di Società industriali, forse che sono pagate il 31 dicembre? Niente affatto. Si pagano nei nove mesi susseguenti, nei quali giusta il secondo alinea dell'articolo della legge da me citato continua non l'esercizio finanziario, ma l'anno finanziario per la liquidazione e il pagamento delle spese. Io dico dunque: dal momento che un diritto di un creditore dello Stato, fondato in principio sopra una legge non contestata nè contestabile, può prevedersi acquistato dentro il periodo di un determinato esercizio, io credo che e per disposizione di legge, e per buona regola di amministrazione bisogna che vi si provveda nel bilancio.

Quindi io credo che sia ottima cosa l'ammettere le economie, ma le economie vere. A che cosa ci serve questa economia? A nulla. Si diminuisce il bilancio di una spesa certa, che si verifica entro l'anno, e la si rimanda per ciò solo che entro l'anno non si paga. La Commissione poteva discutere, se la somma prevista

era necessaria, se era sufficiente; ma il rimandarla ad altro esercizio per ciò solo che non è probabile che il conto si liquidi prima che l'esercizio finanziario sia finito, mi si permetta di dirlo, questo sistema è affatto contrario a quello che è sanzionato dalla legge vigente.

L'onorevole Lanza citava le scadenze del debito pubblico.

Mi permetta di fargli osservare che alle scadenze del debito pubblico che si verificano il primo gennaio si provvede coll'esercizio precedente, quantunque il pagamento non si faccia che ad esercizio finito. Mi si dirà forse che ad altre scadenze che si verificano ad epoche diverse non si provvede nello stesso modo; ma in questo caso trovo che vi è una notevole differenza, la quale consiste in questo, che il diritto ad esigere il semestre della rendita non si verifica che il giorno della scadenza che avviene passato l'esercizio, mentre alle società concessionarie, alle quali si sia assicurato un interesse, non si può dire che il loro diritto non sia acquisito anche prima, e la legge sulla contabilità dice che quando un diritto è acquisito durante l'esercizio è mestieri provvedervi colle previsioni del bilancio.

Del resto, io credo che il bilancio presenti parecchi esempi analoghi; e quando si adottasse questo sistema in questo caso, bisognerebbe adottarlo pure negli altri.

L'onorevole Lanza, quanto alle altre osservazioni fatte da me circa la spesa di lire 160 mila, notava che qui si tratta di una spesa già autorizzata dalla legge e non di una spesa straordinaria nuova. Ma io non ho detto che questa sia una spesa straordinaria nuova; io mi sono riferito all'articolo 12 della legge, il quale prevede non solo le spese straordinarie nuove; ma ben anche le spese che occorrono al di là di quelle stanziare in un determinato capitolo del bilancio.

Ora riguardo a questa spesa sono da farsi due avvertenze: l'una che essa si riferisce ad un capitolo il quale è intieramente esaurito; l'altra che essa si riferisce non all'esercizio 1863 al quale stiamo provvedendo, ma ad un esercizio precedente. Ora è buona regola di amministrazione e dovrebb'essere sempre osservata nelle nostre amministrazioni, di non confondere insieme gli esercizi e che alla deficienza di un esercizio precedente non si provveda che presentando una legge, a meno che, come ho detto, non si trattasse di una spesa obbligatoria e di ordine, nel qual caso l'iscrizione nel capitolo del bilancio sarebbe inutile, perchè il ministro per questa sorta di spese è autorizzato dalla legge, e non è che nel consuntivo che deve renderne conto.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Mi pare che tra gli onorevoli Depretis, Lanza e me vi sia una diversità di interpretazione sopra i diritti acquisiti. La questione è tutta lì. Venendo al caso concreto della somma di due milioni e cinquecento mila lire da attribuirsi alla società delle ferrovie meridionali, si tratta di vedere quando la società avrà acquistato il diritto di richiedere al Governo questa somma.

Se la Società avesse effettivamente questo diritto entro il corrente anno 1863, allora il deputato Depretis

avrebbe tutta la ragione, e la somma dovrebbe essere inscritta nel bilancio.

L'origine del diritto data dal 1863, ma il diritto acquisito sarà solo nel 1864. In conseguenza, anche in virtù dell'articolo della legge letta un momento fa, credo che questa spesa debba essere rimandata al 1864.

Vengo poi all'altra questione, spesa d'ordine.

La spesa di 160,000 lire poi si riferisce a quella parte di garanzia che incombe al Governo di pagare alla società dell'Italia centrale per rifusione sui proventi del 1861 e 1862; questo diritto non ha potuto manifestarsi, non è stato acquisito che veramente nell'anno 1862, per cui il diritto spettante a questa società è reso manifesto e compiuto alla fine dell'anno 1862, cioè al primo gennaio del 1863; che lo sia poi alcuni minuti prima della mezzanotte del 31 dicembre 1862, o lo sia pochi minuti dopo la mezzanotte, non importa, si deve solo stabilire se questo diritto sia acquisito nell'anno 1862 o nel 1863.

Secondo l'interpretazione dell'onorevole Depretis, questa somma avrebbe dovuto essere portata sopra il bilancio del 1862. Allora, secondo me, sarebbe stato necessario presentare una legge che approvasse questa spesa suppletiva, ma siccome io ho creduto di dare una interpretazione diversa da quella dell'onorevole Depretis, e considero questo diritto della società italiana centrale maturato con tutto l'anno 1862, ossia al principio del 1863, per questo motivo ho creduto che invece di presentare una domanda di credito suppletivo pel 1862, fosse più semplice e più logico portarne addirittura la spesa sul bilancio del 1863.

Questa è questione puramente di opinione, vi si può ragionarvi sopra, ma io ritengo che la proposta del Ministero ed accettata dalla Commissione sia più consona al vero.

SARACCO. Il signor ministro dei lavori pubblici rispondendo al mio amico Depretis diceva trattarsi qui di una vera questione d'interpretazione dell'articolo 10 della legge, la quale è diversamente intesa ed applicata dai diversi oratori che presero a ragionare sovra codeste materie. Difatti l'onorevole Depretis porta opinione che in qualunque epoca sia accertato il credito di un terzo verso lo Stato, si debba pur sempre rispondere che il medesimo aveva precedentemente acquistato questo diritto, nel senso della legge sull'amministrazione del pubblico denaro.

Per contro il signor ministro crede che la liquidazione di questo diritto debba sostanzialmente esser rimessa all'epoca... (*Bisbiglio*)

MENARREA, ministro dei lavori pubblici. No! no!

PRESIDENTE. Non interrompano. Lascino che esprima le sue idee.

SARACCO. Il signor ministro ha detto che siccome nell'anno 1864 solamente potrà essere accertato e riconosciuto il credito che spetta alla società Bastogi, così è inutile che si stanzi sul bilancio del 1863 una somma che non dovrà pagarsi altrimenti che nell'anno successivo. Questo mi pare abbia detto il ministro.

MENARREA, ministro dei lavori pubblici. No! non ho detto questo.

SARACCO. Legga la nota del bilancio e vedrà se queste non sieno le sue parole.

Ora io dico, o signori, che quando si tratta di provvedere a possibili eventualità, e di procacciare il denaro necessario a soddisfare un debito dello Stato non si deve badare punto al giorno in cui il pagamento deve aver luogo, sibbene qual sia l'esercizio a cui la spesa si dovrà riferire. Fosse adunque pur vero che nel 1864 verrà accertata l'esistenza ed il montare del credito totale, non sarà men vero tuttavia che si pagherà un debito che avrà diretto rapporto coll'esercizio 1863, e tale perciò a cui dovrà provvedere il relativo bilancio.

D'altronde, signori, che cosa è il bilancio? L'onorevole relatore della Commissione diceva poco fa che il bilancio è un conto di cassa.

Per verità il ministro dei lavori pubblici esprimeva prima un'opinione diversa; il che vuol dire che, movendo da concetti diversi, trovarono modo tuttavia di venire nella stessa conclusione.

Or bene, se un bilancio può dirsi un vero conto di cassa, noi dobbiamo essere solleciti di far bene i nostri conti, e di stabilire esattamente quali saranno le contabilità che graviteranno sopra lo Stato per cagione di debiti che lo Stato potrà contrarre nel corso dell'esercizio a cui si vuol provvedere.

Tale è appunto il significato dell'articolo 10, il quale vi parla di diritti acquisiti verso lo Stato entro un dato termine, e perchè appunto questi diritti non possono esser sempre nè accertati nè liquidati entro il corso dell'anno solare, il legislatore ha voluto che le riscossioni ed i pagamenti delle spese si potessero protrarre sino al settembre dell'anno successivo.

Mi è perciò agevole rispondere al signor ministro, il quale diceva che solamente verso il maggio dell'anno venturo sarà accertato il credito della società Bastogi, perocchè mi basterà ricordare che la legge gli somministra la facoltà di potersi valere fino a tutto settembre dei fondi che si saranno stanziati sul bilancio 1863 per poter sovvenire a questo bisogno, senza che occorra provvedere nel 1864 ad un impegno contratto nell'anno precedente.

Vi ha d'altronde un altro riflesso.

In un Governo ben ordinato le spese sono sempre o devono essere in rapporto colle entrate, e sarebbe strana cosa che nei primi mesi dell'anno si dovessero pagare i debiti dell'anno precedente, quando voi non avete ancora riscosse le entrate che devono far parte del nuovo esercizio.

GUERRIERI. I buoni del tesoro...

SARACCO. « I buoni del tesoro, » mi dice un onorevole deputato che m'interrompe: ma siccome i buoni del tesoro non si prendono *gratis*, e per lo contrario bisogna pagarne l'interesse, è ben facile rispondere che, adottando questo mezzo, si terrebbe un sistema poco profittevole certamente alla pubblica finanza. Del resto, se il Parlamento vuole entrare in questa via, perchè

TORNATA DEL 24 FEBBRAIO

non adotta l'eguale temperamento rispetto alle altre società di ferrovie, che hanno pur esse un *minimum* di interessi guarentito dallo Stato? Eppure il signor ministro seguì un altro sistema riguardo a tutte le altre società, come ad esempio riguardo alle società per le ferrovie da Ancona a Bologna, ed altre, cui si riferisce il capitolo presente, benchè sia pur certo che la liquidazione dei loro crediti si farà a un dipresso verso l'epoca stessa in cui lo Stato aggiusterà le partite colle società delle ferrovie meridionali.

Penso anzi di non andar errato affermando che la società della ferrovia da Ancona a Bologna al giorno d'oggi non ha ancora accertato il suo credito per l'anno 1862; ciò che non toglie che il signor ministro possa a tempo opportuno valersi del relativo fondo che venne stanziato nel bilancio che si riferisce al passato esercizio. Se poi mi accadesse di dover far capo ad altri esempi mi basterebbe ricorrere al fatto che oggi soltanto vien chiesto pagamento di un soprappiù d'interessi per un credito che si è avverato in due precedenti esercizi, e se vuolsi battere la via segnata dalla legge di contabilità si dovrà autorizzare una maggior spesa che vorrà essere applicata a quegli stessi esercizi. Quindi è facile il concludere che adottando questo sistema noi saremmo condotti al triste risultato di trovarci, trascorso questo esercizio, un debito arretrato, mentre il testo della legge e ragioni di prudenza consigliano di provvedere al bisogno eventuale col mezzo di opportuno stanziamento.

Rispondo ancora alle obiezioni fatte dal signor ministro alla proposta dell'onorevole Depretis relativamente all'altra somma di 160,000 lire che si vorrebbero introdurre sotto il capitolo che stiamo oggi discutendo.

Diceva il signor ministro che il mezzo da esso proposto mira allo scopo di aver bilanci e conti assestati, e tende principalmente ad impedire che indi a due o tre anni possa venire fuori un credito nuovo che alla fine dei conti dovrà essere applicato ad un bilancio consunto da un pezzo. Ma questo, permetta il signor ministro che io glielo dica, è appunto quello che accade e dovrà accadere tutti i giorni in materia di contabilità, ed io me ne appello all'onorevole Sella, il quale non so se sia presente...

SELLA, Sì! sì! sono qui.

SARACCO... il quale discorrendo avanti alla Camera della situazione finanziaria, diceva che nemmeno per l'esercizio 1861 era in grado di affermare, se la cifra che rimaneva disponibile si avesse a ritenere come una vera economia; giacche egli sapeva che entro qualche tempo potevano per avventura sorgere nuovi crediti non ancora conosciuti ad aggravare quel bilancio che pare sia da tempo consunto. E quello ch'egli vi diceva è appunto avvenuto, ed io che ho voluto prendere ad esame il suo rapporto e metterlo a confronto con quello presentato dall'onorevole ministro Minghetti, ho trovato che appunto nell'intervallo di due mesi e mezzo, cioè dal giorno in cui l'ex-ministro Sella presentò la sua relazione a quello in cui il signor Minghetti prese

a ragionare della condizione del tesoro, meglio di un milione si è speso per far fronte a debiti che prima non erano conosciuti.

Come si provveda in simili occorrenze non è mestieri ch'io il dica, perocchè tutti sanno che di qui prendono origine le maggiori spese, con applicazione ai relativi bilanci; e, quando il Parlamento tace, il Ministero provvede con decreti reali, che sono poi sottoposti alla sanzione del Parlamento; ovvero le Camere sono aperte, e in tal caso il Ministero deve presentare, come è detto chiaramente nella legge di contabilità, una legge speciale per accertare l'esistenza del debito non prima conosciuto ed ottenere che la relativa spesa sia applicata al bilancio di quell'anno, entro il quale venne realmente contratto.

Qui adunque non si tratta già di spesa straordinaria, ma occorre piuttosto di supplire ad una deficienza impreveduta, e per supplire a questa deficienza bisogna seguire il metodo indicato dalla legge, non quello che vi ha segnato il signor ministro dei lavori pubblici, che il testo e lo spirito della legge assolutamente riprovano.

Qui conviene che ve lo dica: si tratta di una questione di forma: ma, signori, se in questa materia noi procediamo oltre con questo sistema, non so dove la finiremo, perchè in realtà i nostri bilanci non saranno più una verità. Negli anni avvenire troveremo dei debiti che si riferiranno agli anni antecedenti; e per verità, ciò che io non credo, se fossero queste le economie che il Ministero ha dichiarato di voler fare, affè di Dio, che sarebbero tali economie alle quali io non posso sottoscrivere mai.

In materia di bilanci si deve camminare in termini consentanei alle leggi, perchè questi termini sono precisi e chiari e tali che debbono servire a tranquillare il paese sulle risultanze del bilancio che stiamo votando.

Perciò prego la Camera di accogliere la proposta dell'onorevole Depretis.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Veramente non capisco troppo l'insistenza che si mette in tale questione, che a mio avviso non ha tanta importanza.

L'onorevole deputato Saracco ha detto che se queste erano le economie che propone il Ministero, esso non le poteva accettare.

Ritenga l'onorevole deputato che il Ministero non ha proposto questo come economia, ma soltanto ha proposto di togliere la somma di lire 2,036,500 perchè è una spesa che non deve farsi nel 1863.

L'onorevole Saracco, malgrado le mie denegazioni, ha continuato ad attribuirmi una cosa che non ho detto.

Io dissi e ripeto che i diritti della società non si verificheranno che nel 1864, perchè l'esercizio dei primi tronchi a compiersi non principierà se non alla metà di quest'anno, e quindi la misura della garanzia chilometrica a carico dello Stato determinandosi per annualità, in certo modo non si accerterà se non alla fine di quell'anno.

Vengo ora all'altra parte, quella delle 160 mila lire che ho aggiunto al bilancio.

Una tale aggiunta è facilmente spiegata: solo alla fine del 1862 fu riconosciuto che la società delle ferrovie dell'Italia centrale era nei precedenti due esercizi passiva, e quindi si venne a stabilire l'opportunità di avere un fondo *a valere* pel pagamento dei debiti riconosciuti. Ma giova avvertire che, ove i successivi esercizi diventassero attivi, il Governo avrebbe diritto al rimborso del pagato, e per questo motivo non fu indicato nel testo dell'articolo a quale annualità precisamente si riferisse la somma introdotta nell'appendice, formandosi dei vari anni un conto solo corrente in conformità alla convenzione con quella società.

Resta ora da interpretare se la spesa debba essere portata sul 1862 o sul 1863.

L'onorevole deputato Saracco, come abile giureconsulto, ha interpretato la legge nel senso di portare la spesa sul 1862: in tal caso converrebbe chiedere un credito suppletivo, e così entreremmo in quella via in

cui deplorava s'entrasse il mio amico, il deputato Sella, quand'era ministro per le finanze. Non sono nè legista, nè uomo di finanze, ma colla scorta del semplice buon senso credo che la spesa sia più naturale trasportarla nel 1863. È questione d'apprezzamento. Il deputato Saracco dà al fatto un'interpretazione legale, vale a dire un'interpretazione che dà luogo a molte complicazioni; io l'interpreto semplicemente, spetta ora alla Camera decidere la questione.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per autorizzare il Governo a contrarre un prestito di 700 milioni di lire;

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

DOCUMENTO

trasmesso dal ministro per i lavori pubblici sopra il contratto delle vetture corriere napoletane.

(Vedi la risposta del ministro Menabrea al deputato Capone al principio della seduta surriferita.)

Sotto il Governo dittatoriale esisteva in Napoli un contratto generale pel trasporto dei dispacci nelle provincie e per la somministrazione ai corrieri dei cavalli necessari al servizio. Le carrozze poi erano somministrate e mantenute per mezzo di altro contratto col signor Luigi Demartino; ma queste non avevano che un solo posto, ed il prodotto del trasporto dei viaggiatori cedeva a profitto dell'impresa.

L'amministrazione italiana, sentito il parere di una Commissione composta di vari membri dei due rami del Parlamento, ha creduto, nell'interesse dell'erario e del pubblico, di rescindere questo contratto generale per stringerne altri parziali che lasciassero maggior campo alla concorrenza ed allo sviluppo delle industrie private. Ma la rescissione di questo contratto avendo imposto all'amministrazione l'obbligo di provvedere al movimento dei viaggiatori che in virtù del contratto stesso era accollato all'impresa, fu forza di rinnovare il contratto Demartino affinchè le di lui vetture fossero adattate al trasporto di più viaggiatori.

Si venne quindi seco lui ai seguenti patti:

1° Somministrazione di 33 carrozze, di cui 18 a quattro posti e 13 a sei posti;

2° Retribuzione di lire 64,877 28, collo abbandono a favore dell'amministrazione di tutto il provento dei viaggiatori, che per lo addietro andava a beneficio dell'impresa, e che nel secondo semestre del 1862 fruttò già una somma di 155,000 lire;

3° Facoltà all'amministrazione di diminuire il nu-

mero delle carrozze in corso nelle eventualità di attivazione di ferrovie o di concessione di privati appalti, colla diminuzione di lire 1,063 45 per ogni vettura sul canone totale e col solo onere di acquistare a prezzo di estimo le vetture poste fuori di servizio; onere che l'amministrazione accollerà ai nuovi concessionari.

Da questo contratto ottenne vantaggio il pubblico, perchè le nuove vetture sono capaci di più posti, e non sono più come per lo addietro foderate in ferro, locchè le rendeva pesantissime ed insopportabili negli estivi calori; e vi ha pure avuto un beneficio il Governo, il quale paga bensì un canone superiore a quello portato dal precedente contratto, ma è ampiamente compensato della maggiore spesa dal prodotto dei viaggiatori.

Quanto alla forma del contratto basti il dire che il medesimo fu regolarmente approvato dal Consiglio di Stato, e venne stipulato nei modi e termini previsti dalle leggi in vigore.

Finalmente, se una delle carrozze fu portata a Torino, ciò ebbe luogo a tutta spesa e per spontanea volontà dell'impresario, il quale, stretto dalle osservazioni dell'amministrazione che ricevette qualche reclamo, pensò di far esaminare a Torino una delle vetture, come lo fu realmente, da persone dell'arte, che suggerirono qualche modificazione, tosto introdotta ed applicata a tutte le altre carrozze.

Del resto la rescissione dell'antico contratto, che era una imprescindibile necessità, ebbe ben presto quello effetto che il Ministero presentiva e desiderava, cioè che l'industria privata di molti potesse costituirsi colà dove era il monopolio di un solo, e ne abbiamo l'esempio nella linea da Napoli a Terracina, il cui esercizio verrà assunto quanto prima da un privato appaltatore con sensibile economia per l'erario.