

TORNATA DEL 2 MAGGIO 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE TECCHIO, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — Domanda ed istanza del deputato Ricciardi circa la riforma della legge di registro — Dichiarazioni del presidente del Consiglio, Minghetti — Congedi. — Lettera del ministro della guerra, Della Rovere, per sollecitazione della votazione di un disegno di legge per maggiori spese. — Convalidamento di un'elezione. — Seguito della discussione del disegno di legge per ispeze destinate al servizio di acque, ponti e strade in varie provincie — Osservazioni e schiarimenti sopra alcune spese stanziato, o no — Obbiezioni ed istanze dei deputati Paternostro, Finzi, Greco A., per opere e progetti — Obbiezioni del deputato Valerio — Risposte del ministro dei lavori pubblici, Menabrea, ai vari oratori — Spiegazioni del relatore Saracco — Sollecitazioni e proposta del deputato Plutino — Repliche — È approvata la risoluzione proposta dal deputato Plutino — Osservazioni generali sulla costruzione di opere provinciali, del deputato Fiorenzi — Istanze del deputato Leopardi — Risposte del deputato Lovito — Altre spiegazioni del ministro — Proposizione del deputato Biancheri di un'aggiunta di spesa al capitolo 70, per un ponte sul Roja — Osservazioni del ministro e del relatore Saracco, ed opposizioni del deputato Possenti — Obbiezione ed istanza del deputato Lanza — È inviata alla Commissione — Proposizione del deputato Finzi per la spesa di un ponte sul Po a Viadana, inviata pure alla Commissione — Proposizione del deputato Camerini sulla strada da Pizzoli a Montorio, approvata — Altre proposizioni del ministro, rinviate.

La seduta è aperta alle ore una e mezzo pomeridiane.

NEGROTTO, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

CAVALLINI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9018. Schermi Giuseppe percettore delle contribuzioni dirette del mandamento di Melilli (Siracusa), move istanza identica a quella contenuta nella petizione numero 9015.

9019. Grasso Crescenzo, legale domiciliato in Airola, si lagna d'essere stato ingiustamente cancellato dalla lista dei candidati al posto di cancelliere mandamentale, ed espone le circostanze che militano a di lui favore chiede d'essere reintegrato nei suoi diritti.

9020. Aloè Emanuele, percettore delle contribuzioni dirette di Sartino (Noto), ricorre per lo stesso oggetto contemplato nella petizione numero 9015.

9021. Centosettantatré cittadini di Sant'Arcangelo (Forlì), rivolgono un'istanza in favore della Polonia simile a quella registrata al numero 8839.

9022. Pennelli Lorenzo, da Manfredonia, capo posto nei soppressi telegrafi ottici in ritiro, avendo da quattro mesi compiute le formalità richieste si lagna

che non gli sia stata corrisposta finora la debita pensione.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. La Camera ha ricevuto i seguenti omaggi:

Dal luogotenente generale conte Petitti, deputato — Esame delle osservazioni di S. E. il generale Fanti sull'ordinamento dell'esercito italiano esposto col bilancio per il 1863, copie 10;

Dal deputato conte Bastogi — Relazione del Consiglio di amministrazione della società italiana per le strade ferrate meridionali, letta nell'assemblea generale ordinaria del 27 aprile 1863, copie 400;

Dal direttore della Banca nazionale toscana — Rapporto della Commissione incaricata di esaminare e riferire sulla fusione della Banca Toscana colla Banca di Torino per costituire una sola Banca italiana, copie 300.

GRECO LUIGI. Domando la parola.

Il signor Giuseppe Schermi, percettore delle contribuzioni dirette in Melilli, colla petizione 9018, ed

il signor Emanuele Aloè, percettore in Sartino, colla petizione 9020, vengono a sporgere un reclamo che può dirsi identico a quello a cui si riferisce la petizione del signor Francesco Reale, percettore in Siracusa, inscritta al numero 9015. E siccome questa petizione fu dichiarata d'urgenza e inviata alla Commissione incaricata a riferire sul progetto di legge relativo alla riscossione delle imposte, così prego la Camera acciocchè voglia degnarsi di dichiarare parimente d'urgenza queste altre due petizioni, inviandole alla Commissione stessa onde essere tenute in considerazione insieme a tutte le altre che allo stesso oggetto si riferiscono.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, sono dichiarate d'urgenza.

(Sono dichiarate d'urgenza.)

Riguardo all'invio alla Commissione non c'è bisogno di deliberare: è prescritto dal regolamento.

Ieri il deputato Ricciardi aveva deposto sul banco della Presidenza la seguente domanda, che per non essere presente allora il ministro di finanze, non è stata letta. Ora ne do lettura:

« Il sottoscritto brama fare un eccitamento al ministro delle finanze circa le promesse relative alla riforma della legge sul registro, fatte dal Ministero passato. »

MINGHETTI, ministro per le finanze... Se l'onorevole conte Ricciardi si fosse trovato presente quando vi fu la discussione generale del bilancio attivo, avrebbe sentito anche in questa Camera un'interpellanza o discorso relativo alla riforma della legge sul registro e bollo.

Una discussione analoga ebbe luogo nel Senato. Io diedi già una risposta la quale non può essere contraria ai desiderii dell'onorevole Ricciardi, poichè io diceva che il Governo avrebbe continuato a studiare questo soggetto, specialmente coi lumi dell'esperienza, ed avrebbe a suo tempo presentato quelle proposte di riforme alla legge medesima, che l'esperienza stessa avrebbe suggerite.

Ma queste riforme, mentre non andrebbero, secondo il concetto governativo, ad alterare la sostanza della legge medesima, hanno bisogno ancora di qualche tempo per essere fatte colla debita ponderazione.

Queste sono le spiegazioni che diedi, e che oggi ho l'onore di ripetere.

RICCIARDI. Mi permetterà l'onorevole ministro di dirgli appunto che l'esperienza di questi ultimi dodici mesi prova che questa legge non ha in alcun modo raggiunto lo scopo che il Governo si proponeva.

Mi basti riferir qualche cifra.

Non ricorderò se non le cifre del mese di novembre dell'anno scorso. Questa legge essendo uno dei motivi maggiori del malcontento di 23 provincie italiane, io credo che la Camera possa e debba udire volentieri due parole in proposito.

Non siede qui deputato di quelle provincie il quale non abbia ricevuto e riceva frequentemente richiami

su questa legge. Una sola promessa di riforma equivarrebbe ad una pozione calmante, e sarebbe forse uno dei migliori rimedi ai mali di quelle provincie.

Nel Napoletano, la cui popolazione è di 7,146,864 abitanti, questa legge, nel mese di novembre del 1862, non fruttò pei contratti ed altri atti civili, sì pubblici che privati, se non lire 263,926, mentre nelle antiche provincie, la cui popolazione non è che di 4,490,155, la somma fu di 605,862 lire, e così via discorrendo.

La tassa di successione segnatamente riesce odiosa oltre modo, nè viene sempre eseguita, chè anzi elusa ella vedesi il più delle volte, e in alcuni luoghi i ricevitori furono ricevuti colla scure! È questo uno stato di cose, o signori, che bisogna far cessare assolutamente e al più presto.

MINGHETTI, ministro per le finanze. Giungendomi inaspettata questa interpellanza, mi dolgo di non aver qui la tabella dei prodotti posteriori al mese di novembre che il deputato Ricciardi ha citato, giacchè egli vedrebbe che il prodotto della tassa di registro e bollo è in continuo progresso nelle provincie meridionali, tanto di qua che al di là del Faro, e questo progresso è così sensibile che superò l'aspettativa.

Quanto poi alla tassa di successione, se egli pensa che sono dati sei mesi prima di pagarla, comprenderà come la legge essendo andata in esecuzione nel luglio 1862 non poteva esservi nel novembre alcun prodotto considerevole.

Del resto la pozione calmante che desidera l'onorevole deputato Ricciardi vi è già, perchè il Governo ha promesso non solo di presentare una riforma, ma dichiara che se ne occupa e la studia. Ma questa pozione non può essere amministrata se non quando si sappia qual male curare; cioè quando l'esperienza abbia dimostrato in modo irrecusabile quali siano i punti sopra i quali possa tornar utile e giusto operare la riforma senza detrimento dell'erario: fin qui la mia promessa può estendersi, ma al di là non crederei di poter prendere alcun impegno.

RICCIARDI Mi sia lecito aggiungere un'altra parola, o signori. Ciò che più d'ogni altra cosa rende impopolarissima questa legge, si è il sapersi che sulla proposta dell'onorevole De Blasiis, proposta accettata dal ministro Bastogi, la Camera, nel votare la legge, votava un ordiue del giorno in cui veniva statuito che le nuove tasse non sarebbero state riscosse se non dopo la perequazione dell'imposta fondiaria. Il perchè le popolazioni credono pagare indebitamente, e non cessano però dal lagnarsi e dal protestare.

PRESIDENTE. Il deuto Ricciardi si acqueta?

RICCIARDI. Mi acqueto per forza. (*Si ride*),

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

Il deputato Leardi chiede un congedo di giorni dieci. (È accordato.)

Il deputato Pirajno ha inviato al prefetto di Palermo, il quale l'ha trasmessa alla Presidenza, una lettera colla quale notifica di essere stato ritenuto a partire

TORNATA DEL 2 MAGGIO

per Torino da grave infermità, e che come prima potrà, non fraporrà indugio alla partenza.

Il ministro della guerra scrive :

« Onorevolissimo signor presidente,

« Divenendo ogni dì più urgente il bisogno di valersi dei fondi del credito di supplemento constatato necessario al capitolo 86, *Trasporti e spese relative*, del bilancio passivo della guerra nell'esercizio 1862, onde tacitare le continue e premurose istanze che vengono da tutti i creditori dell'amministrazione militare per siffatto ramo di servizio inoltrate, per essere soddisfatti delle somme loro dovute, lo scrivente non può esimersi dal rivolgere alla signoria vostra onorevolissima la preghiera di volersi interessare, affinchè il progetto di legge, per l'autorizzazione della maggior spesa in discorso, stato presentato alla Camera dei deputati dal ministro delle finanze nella tornata del 19 scorso marzo, numero 498, sia discusso e sanzionato il più sollecitamente possibile. »

In conseguenza di questa lettera del signor ministro della guerra, interrogo la Camera se intende di applicare a questa legge l'eccezione che fu fatta alla proposta del deputato Torrigiani, per la quale debbono essere messe all'ordine del giorno degli uffizi le leggi d'urgenza, quantunque gli uffizi non vengano convocati in via ordinaria come in addietro.

Se non c'è opposizione, s'intenderà così determinato. (La Camera consente.)

Il deputato Valenti scrive, dichiarando che per indisposizione non avendo potuto essere presente alla votazione della proposta Bon-Compagni circa l'interpellanza Macchi, se vi si fosse trovato, avrebbe votato contro, perchè la crede lesiva dello Statuto e di ogni civile libertà.

REGNOLI. Domando che la Camera voglia inviare al ministro degli esteri la petizione 9021 di cui stamane si è letto il sunto. È una petizione la quale è firmata da 173 cittadini della piccola, ma animosa e patriottica città delle Romagne. Sant'Arcangelo, colla quale si rivolge un eccitamento al Parlamento perchè il paese aiuti per quanto più può la Polonia. *Rumori*)

Vedo che a qualcheduno ciò dispiace; ma prendo appunto questa occasione per far sentire che anche dopo che questa quistione della Polonia fu largamente discussa e chiusa con un ordine del giorno, non debba intendersi che tutto sia finito.

Il paese non può assistere indifferente alla lunga ed eroica lotta della Polonia. L'Italia deve dimostrare che non è un fuoco fatuo, non è un fanatismo, nè entusiasmo momentaneo che l'ha presa per quella sorella, ma che ha la ferma coscienza che si combatte in Polonia per una causa generosa, per diritti pari ai suoi.

Io credo quindi che il Governo farebbe opera buona a non disprezzare tutte quelle manifestazioni che o nei *meetings* ulteriori, o nelle petizioni che formano pure anch'esse un diritto prezioso che noi abbiamo dallo Statuto, vengono a dar segno di simpatia non solo, ma del-

l'interesse vivissimo che l'Italia prende e continuerà a prendere alla lotta della Polonia.

Appunto perchè non sembri inopportuna questa petizione oggi proposta, io faccio istanza perchè sia mandata al ministro degli esteri. (*Bisbiglio*)

PRESIDENTE. Il deputato Regnoli chiede che sia inviata al ministro degli esteri la petizione di 173 cittadini di Sant'Arcangelo...

REGNOLI. Oppure alla Commissione delle petizioni onde sia inviata al ministro degli esteri.

PRESIDENTE. Avverto che in seguito alla deliberazione della Camera, presa nella tornata in cui si discussero le petizioni riguardanti la Polonia, furono inviate al ministro degli esteri non solo le petizioni che erano sino a quel momento state presentate, ma anche quelle altre che nella stessa materia vennero presentate nei giorni successivi.

Quindi, senza che sia mestieri di un nuovo voto della Camera, la petizione dei 173 cittadini di Sant'Arcangelo sarà anch'essa inviata al ministro degli esteri, in conformità della predetta deliberazione.

VERIFICAZIONE DI UN'ELEZIONE.

PRESIDENTE. Il deputato Macchi ha la parola per riferire sopra un'elezione.

MACCHI, relatore. Riferisco a nome dell'uffizio VII sull'elezione del signor Papa Carlo a deputato del collegio di Modica.

Il collegio di Modica consta di tre sezioni, Modica, Scicli e Pozzallo, ed ha 556 elettori inseriti. Di questi ben 447 accorsero all'urna e votarono nel modo seguente:

Per Papa dottor Carlo voti 257, per Corte Clemente voti 182; voti dispersi 8.

Avendo il signor Papa raccolto la maggioranza di voti richiesta dalla legge sin dal primo scrutinio, venne proclamato deputato.

Non vi furono nè reclami, nè irregolarità di sorta, talchè il VII ufficio mi ha dato l'incarico di proporvene la convalidazione.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER AUTORIZZAZIONE DI SPESE PER PONTI, ACQUE E STRADE.

PRESIDENTE. Ieri sera la Camera ha chiuso la discussione generale sopra il progetto di legge relativo a spese straordinarie per varie opere riflettenti il servizio d'acque, ponti e strade, nei bilanci 1862, 1863, 1864 e 1865 dei lavori pubblici. Debbe dunque procedersi alla discussione degli articoli.

Leggo l'articolo 1°:

« Sono autorizzate le spese straordinarie occorrenti nella somma di lire 6,192,121 34 per le nuove opere riflettenti il servizio di acque, ponti e strade descritte nell'unito quadro, le quali sino a concorrente somma di

lire 439,000 saranno applicate al bilancio 1862, e per la rimanente somma verranno stanziati in appositi e separati capitoli colla corrispondente designazione nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1863, ed in quelli degli anni 1864 e 1865. »

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Ieri io avvertiva già la Camera che non potevo accettare l'articolo proposto dalla Commissione...

FINZI. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... senza qualche variazione alla cifra, variazione la quale risulterà dalla discussione dei capitoli della tabella annessa alla legge. Perciò io credo che sarebbe più opportuno di votar prima le singole parti della tabella. Quindi, fatta la somma totale delle spese adottate, si potrebbe procedere alla votazione degli articoli della legge.

PRESIDENTE. Leggerò adunque la tabella articolo per articolo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Permetta, anzitutto debbo fare alcune osservazioni sopra la relazione della Commissione e non solo su quella che accompagna il progetto di legge, numero 373, ma altresì sull'altra riguardante il successivo disegno di legge, numero 387.

La Commissione nelle sue relazioni giustamente insiste affinché nelle proposte di legge per spese nuove siano strettamente seguite le norme stabilite dalle leggi amministrative; ed in questo il Ministero ha fermo intendimento di attenersi nel modo il più rigoroso. Se non che forse la Commissione dà alle prescrizioni della legge un'estensione maggiore di quella che è necessaria; estensione la quale potrebbe in alcune circostanze essere d'incaglio al pronto esequimento dei lavori.

La Commissione richiamò più volte la necessità che le proposte di legge per opere nuove siano corredate dei progetti di dettaglio dei lavori da eseguirsi.

Ed è appunto sopra queste parole *progetti di dettaglio* che io prego la Camera di voler fermare la sua attenzione, onde a queste parole non si dia un'estensione soverchia.

L'intendimento del legislatore nello stabilire questa prescrizione fu che, quando il Parlamento delibera una spesa, esso sia conscio della natura dell'opera di cui si tratta e della spesa effettiva che deve importare. Dunque prima di venire al Parlamento a proporre una spesa, fa d'uopo che l'opera, a cui essa si riferisce, sia stata sufficientemente studiata.

Ora nella maggior parte dei casi, i progetti così detti di massima sono più che sufficienti per dare un'idea esatta e precisa dell'importo dell'opera.

Io parlo, a modo d'esempio, delle strade ordinarie. Non avvi ingegnere che, dopo aver percorso il terreno sul quale una strada rotabile deve stabilirsi, non possa

far giudizio del numero e della importanza delle opere d'arte da eseguirsi, e non siasi formato un criterio esatto del costo probabile della strada; anzi dirò che quasi sempre per le grandi opere, prima di venire ai progetti così detti di dettaglio, se ne abbozza uno di massima, il quale per chi ha cotale poco d'abitudine in queste materie basta per fornire idea esatta e precisa dell'importo della spesa dell'opera.

Stabilita la spesa sopra le basi di un progetto di massima, ordinariamente si fa lo studio di dettaglio, il quale deve formarsi in modo che la spesa sia contenuta nei limiti già preventivamente riconosciuti.

Se adottassimo un principio diverso, non vi sarebbe opera pubblica di qualche entità la quale si potesse compiere in un termine non troppo lungo.

Dirò di più che il richiedere un progetto di dettaglio per siffatte opere sarebbe un errore, e quest'errore è stato riconosciuto dalle nazioni le quali hanno voluto procedere più speditamente nell'esecuzione delle grandi opere pubbliche.

Basterà citare le strade ferrate, che certamente per l'importanza e per le spese a cui ascendono sono di ben maggior conseguenza delle strade ordinarie.

Ora, o signori, si sono votate ferrovie in questo Parlamento per una somma maggiore d'un miliardo, e queste spese vennero votate non su progetti di dettaglio, la qual cosa sarebbe stata impossibile, ed avrebbe forse reso inattuabili i grandi progetti che attualmente sono in corso d'esecuzione, ma vennero votate dopo che ingegneri intelligenti ebbero esaminate le linee e stabilite le spese in ragione chilometrica. Mediante questi dati si sono potuti presentare al Parlamento progetti sufficientemente esatti.

Nè bisogna credere che in siffatte cose si proceda ad arbitrio od a caso. Si hanno già tanti esempi di simili lavori che l'esperienza delle cose eseguite costituisce un sistema il quale basta per guidare gl'ingegneri alquanto provetti nei loro studi e lavori.

Credo quindi, o signori, che, se volessimo interpretare nel senso il più ristretto l'espressione *progetti particolarizzati* che trovasi in parecchie relazioni di Commissioni, si andrebbe incontro a gravissime difficoltà e s'impedirebbe il pronto esequimento dei lavori pubblici e specialmente delle strade, il cui bisogno è grandemente sentito da tutte le nostre popolazioni, e specialmente dalle provincie meridionali. Penso dunque che quando il Ministero presenterà alla Camera dei progetti di massima i quali siano fatti sopra basi certe...

GRECO ANTONIO. Domando la parola.

VALERIO. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... ragionevoli, saranno a ritenersi più che sufficienti per chiarire il Parlamento sulla natura delle opere e sul costo delle medesime.

Dirò di più che quando trattasi in ispecie delle strade ferrate, gl'ingegneri, i quali hanno l'abitudine di tali lavori, non addivengono agli studi di dettaglio per

ogni caso, ma tengono ordinariamente un quadro di moduli nei quali sono descritte tutte le opere di varia natura che possono incontrarsi sopra una linea qualunque. Quando occorre di applicare questi varii moduli, essi hanno già i calcoli fatti per ognuno di essi, e così facilmente ottengono un presuntivo esatto della spesa. Sotto mano qui tengo un prontuario che ha servito alla valutazione delle opere delle strade meridionali. Questo è stato predisposto da un distintissimo nostro ingegnere, ed i calcoli fatti colla scorta del medesimo certamente non andarono errati.

Ora ciò può dirsi non solo delle strade ferrate e delle altre ordinarie, ma pure di altre opere; quando si tratta di grandi costruzioni od anche di fabbricati ordinari si misurano le opere al metro quadrato, e non v'ha ingegnere che per un fabbricato di natura determinata non sappia dire quanto sotto determinate condizioni costerà per metro quadrato.

Io ricorderò ancora che per le grandi espropriazioni che si fanno nelle città, se noi seguissimo il dettato della legge, e facessimo il calcolo del quantitativo della muratura, dei solai e di tutto quello che esiste, non si finirebbe mai; invece nelle grandi città, per esempio a Parigi, per fare espropriazioni, si tiene per base il costo del metro quadrato.

Sono entrato, signori, in questi particolari per provarvi che agli ingegneri i quali siano esperti nella loro arte non occorrono gli studi che alcuni richiederebbero per formarsi un'idea esatta della spesa dei lavori, ma lor basta avere esaminato la natura dei lavori da eseguirsi, per concretare un progetto, il cui importo, senza entrare in molti particolari, può essere esattamente valutato.

Con queste mie osservazioni non miro già ad escludere i progetti di dettaglio, perchè questi sono indispensabili, allorchè devesi venire all'esecuzione dell'opera a norma dei sotto-ingegneri e degli appaltatori: egli è solo a questo punto che è necessario il dettaglio che deve seguire le esigenze della località.

Ma intanto per le opere che riguardano il presente progetto di legge ritengo che sia più che sufficiente il progetto di massima che mi sono fatto ad indicare: il Ministero non chiede tutte le agevolezze che son state accordate, e giustamente, per le strade della Sardegna, dove si sono votati mille chilometri senza vèrnn preventivo, senza aver alcun progetto, benchè quanto a questo io sia d'avviso che la Camera abbia fatto bene perchè è vero che la spesa è indeterminata, ma siccome si trattava di lavori urgenti, e si trattava di accontentare popolazioni che hanno pur diritto ai benefizi dell'incivilimento, io credo che il Parlamento sia proceduto con una prudenza politica più che con prudenza dirò tecnica. Ma intanto venendo al caso dei lavori in discorso (lavori che nella massima parte delle provincie meridionali sono aspettati con grandissima impazienza, senza, dico, richiedere ciò che si è fatto per le strade della Sardegna, domando che si renda all'amministrazione più agevole il presentare le proposte

alla Camera onde possano tosto essere messe in discussione.

Signori, pensate che il Governo borbonico decretava opere pubbliche che figuravano nei bilanci, ma che per una ragione o per l'altra non si eseguivano mai.

Ora io non vorrei che volendo entrare in un sistema troppo ristretto, e direi interpretare troppo angustamente le norme di una buona amministrazione, si desse luogo a quelle popolazioni di ricordare che il Governo italiano proceda nello stesso modo che il Governo borbonico.

PLUTINO. Perfettamente!

Voci a sinistra. Benissimo!

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Per questi motivi, senza volere menomamente fare la critica di ciò che domanda la Commissione, ho voluto soltanto dare l'interpretazione, che a me sembra giusta, di quello che richiede la Commissione medesima, ed io spero che il signor Saracco, il quale pur appartenne all'amministrazione, vorrà anche acconsentire alla interpretazione che ora ho data. *Benissimo! Bravo!*

PRESIDENTE. Vari sono gli oratori iscritti, ma per tenere l'ordine in questa discussione io debbo interpellarli se parlano sopra i vari articoli della tabella, perchè in tal caso seguiremo l'ordine stesso dei capitoli.

Il deputato Paternostro, che è il primo iscritto, su quale articolo parla?

PATERNOSTRO. Io parlo sugli articoli del quadro annesso alla legge.

PRESIDENTE. Su tutti?

PATERNOSTRO. Su diversi: ma siccome dalle spiegazioni che potranno dare il Ministero e la Commissione io debbo risolvermi o a presentare degli emendamenti, cioè chiedere dalla Camera che fossero iscritti taluni articoli nel quadro stesso, oppure astenermene, così pregherei la Camera a permettermi che io chieda queste spiegazioni.

PRESIDENTE. Le chiegga pure; ella è iscritto pel primo.

PLUTINO. Domando la parola.

PATERNOSTRO. Io trovo che a Commissione ha escluso molti articoli dal quadro delle opere da costruirsi. Ha escluso per la Sicilia la costruzione di due ponti sul Termini e sul Mazzarà, la costruzione di un ponte sul torrente Gallo (Messina), la costruzione di un ponte sul torrente Valdina (Messina), la costruzione di un ponte sul torrente Magaro (Messina), la costruzione di un ponte sul Dorillo sulla strada da Vittoria a Terranova: poi sulla strada da Manganaro a Girgenti la costruzione del ponte San Pietro; finalmente la costruzione di ponti sui torrenti Pistunira e Contesse (Messina). Insomma escluse quasi tutti i ponti che voleansi costruire dal Ministero che li aveva messi nel suo quadro quando ha presentato il progetto di legge in discussione.

Ora io non faccio la questione sollevata dall'onorevole ministro, e sulla quale forse altri parlerà, cioè se siano di assoluta necessità i progetti di dettaglio

quando vi sono quelli di massima; se sia di assoluta necessità che una Commissione, per approvare lo stanziamento delle spese, debba avere in suo potere tutti i progetti di dettaglio, ed i più minuziosi, o se debba bastare che il Ministero produca degli elementi dai quali risulti che realmente la spesa approssimativa è quella che si richiede o no.

Non è mio scopo discutere questa questione; semplicemente io vedo che nella relazione fatta dall'onorevole ministro nel suo progetto di legge per la maggior parte delle opere escluse dalla Commissione è detto che i progetti di massima c'erano.

Per esempio, in quanto alla costruzione dei ponti sul Termini e sul Massarà, diceva il signor ministro: « sopra queste basi si è proceduto agli studi di massima ai quali terranno dietro immediatamente gli studi di dettaglio, e da calcoli che si ritengono abbastanza esatti risulta che la spesa ascenderà in complesso a lire 1,020,000, compreso l'ammontare delle spese occorrenti al trasporto parziale della strada. »

In quanto al ponte sul Dorillo, scelgo pochi esempi per non discutere parzialmente di tutti.

Il ministro diceva: « il Dorillo segna il confine fra Noto e Caltanissetta. Importando grandemente che sia assicurato il passo di questo fiume, vennero ordinati gli studi d'un ponte in muratura che stanno per essere portati a compimento.

« Intanto per calcoli abbastanza esatti che vennero istituiti dall'ufficio tecnico si ritiene che la spesa complessiva giungerà alle lire 200,000. Resta ora che la Camera esponga a tal riguardo, » ecc. Dunque io trovo che l'onorevole signor ministro nell'insieme della sua relazione diceva che per queste opere, le quali sono assolutamente necessarie, molti studi si sono già fatti o si fanno.

È inutile che io ripeta alla Camera che la Sicilia difetta grandemente di strade, che quelle poche che vi esistono sono prive di ponti e perciò non si possono attraversare, in guisa che nell'inverno qualche volta la vettura corriera che porta i dispacci sta tre o quattro giorni senza poter passare, e bisogna che degl'individui si mettano all'acqua per trasportare la valigia, ed è quindi superfluo che io discuta sulla necessità di costruire questi ponti.

Ora, se il Ministero per talune opere ha i progetti di massima, per tali altre ha calcoli esatti, e per alcuni si tratta di somme minime, come pel ponte sul Gallo, sul torrente Valdina, e sul Magaro; se i calcoli approssimativi sono stati fatti dall'ufficio tecnico, se grandi difficoltà non ci possono essere perchè si ricerchino assolutamente i dettagli, domando io: perchè me le escludete queste opere? Per il piacere di escluderle?

Io comprendo che quando si tratta di spendere il denaro dello Stato non bisogna essere nè ciechi, nè molto corrivi; ma so altresì che trattandosi di questioni urgenti non bisogna neppure esser troppo minuziosi. In tempi normali, quando una spesa si at-

tacca esclusivamente a una questione, dirò esclusivamente economica, può stare bene che si aspettino tutti i dettagli; ma quando alla questione economica si può in tempi anormali aggiungere la questione politica, allora mi pare si debba, non dico chiuder gli occhi, ma essere un po' più correnti di quello che mi pare sia stata la Commissione in questo progetto di legge e nell'altro che più tardi discuteremo, nel quale ha soppresso o per lo meno sospeso per ora lo stanziamento della somma per la sistemazione del tratto in direzione della provinciale di Messina-Marine verso Novara (Messina.)

Che la questione politica sia unita alla questione economica per talune provincie è chiaro: più le popolazioni si contentano, fin dove si possono ragionevolmente contentare, e più si affezionano al nuovo ordine di cose; mentre se voi promettete, fate intravedere di voler dare, votate leggi per costruir ponti, aprir strade nazionali, e poi quando il ministro viene a domandarvi i fondi per cominciar questi lavori, voi li negate perchè mancano tuttavia studi dettagliati, malgrado che il ministro vi dica che bastino studi di massima, calcoli approssimativi, che cosa fate? Non dirò che mettiate in forse la questione politica, no; ma scontentate, e questo scontento genera quel malessere che suole esistere non solamente nelle popolazioni, ma anche in noi che dobbiamo dirigere lo spirito pubblico delle popolazioni, e che è sempre nocivo al facile sviluppo delle istituzioni.

Ora io domando alla Commissione e al Ministero se veramente credono impossibile l'incominciare per ora la costruzione di tutti o parte dei ponti esclusi dalla Commissione, oppure se non sia questa che una sottigliezza un po' troppo spinta.

Se l'onorevole ministro e la Commissione d'accordo mi dicono che gli studi di massima e gli altri calcoli dei quali parlava il ministro nella sua relazione non sono tali da potere autorizzare la costruzione pronta, e che perciò la Commissione ritiene che possa aspettarsi per mettersi questa somma in bilancio, allora io non potrei che porgere una fervida raccomandazione all'onorevole ministro, quella che ho fatta altra volta, cioè che queste benedette strade in Sicilia, che questi ponti possano diventare un fatto.

Se dopo due anni non siamo neppure ai progetti, se dopo due anni l'ostacolo maggiore che si presenta è quello che i progetti dettagliati non ci sono, io domando: ma gl'ingegneri allora che cosa fanno? Ma il ministro dei lavori pubblici che cosa fa? Ma i direttori locali che cosa fanno? Io non accuso: prego il ministro ad occuparsene.

Se poi l'onorevole ministro e la Commissione mi diranno che, se non in tutto, in parte, possono i lavori cominciarci, allora pregherei di non essere molto rigorosi, pregherei di aggiungere quelle categorie che possono essere aggiunte senza danno delle buone regole di contabilità generale e dei principii strettamente ammessi in fatto di pubblica amministrazione.

Pertanto mi riservo, dopo che avrò avuto le chieste

TORNATA DEL 2 MAGGIO

spiegazioni, o di recedere dalla mia domanda di vedere inclusa la costruzione di questi ponti nel quadro che andremo a votare, o di pregare la Camera a voler accogliere questi numeri nel quadro medesimo.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Credo di dover dare alcuni schiarimenti all'onorevole Paternostro intorno alla costruzione dei ponti in Sicilia.

Innanzitutto voglio dimostrare all'onorevole preopinante, ed anche alla Camera che i lavori in Sicilia non sono trascurati, e che certamente anche gli ingegneri e gli appaltatori lavorano, e in prova darò il risultato dello stato attuale dei lavori stradali ordinari in Sicilia.

Le opere in corso d'esecuzione (senza parlare dei ponti) ascendono a 3,152,000 lire; al presente sono date in appalto opere per 2,032,000 lire; quelle in corso di studio ascendono a 7,930,000 lire: totale lire 13,114,000 e frazioni.

Più di 5,000,000 sono già in via di esecuzione o di appalto, e questo solo per le strade ordinarie.

In quanto ai ponti ecco lo stato dei lavori:

In corso di esecuzione	L. 1,622,000
In via di appalto	> 1,276,000
In corso di studi	> 10,085,000
Totale	L. 12,983,000

Sulla quale somma vi sono circa 2,800,000 lire già in via di esecuzione o di appalto. Dunque vede l'onorevole Paternostro che in Sicilia si lavora. Ma bisogna notare che molti di questi progetti di ponti che si sperava di avere in seguito a proposte fatte dal Ministero, non pervennero finora all'amministrazione, e che seguendo le norme stabilite dalla legge amministrativa, per le quali non si possono portare davanti al Parlamento proposte per lavori senza che vi sia almeno un progetto di massima, alcuni di questi progetti di ponti non hanno potuto essere accolti.

Tuttavia debbo assicurare, a riguardo dei due ponti che ha citato l'onorevole deputato Paternostro, che la costruzione di quello di San Pietro potrà essere eseguita sopra i fondi ancora residui del 1862, e ne farà la proposta alla Commissione, affinché voglia ammettere quest'opera nella legge.

In quanto poi a quella del ponte sul Favaro si trova già il fondo nel 1862, e si tratterà di riportarlo.

Vi sono dei ponti pei quali la spesa era stata calcolata in modo esagerato, come è il caso del ponte sul Dorillo pel quale era stata elevata a 200,000 lire nel progetto pervenuto al Ministero; ma il Governo ha fatto riformare il progetto, e il nuovo, giunto al Ministero, ridusse la proposta di 200,000 lire a sole 96,000.

Così accade di molti altri progetti, i quali si presentano troppo costosi relativamente all'importanza delle opere, ed il Ministero è spesso costretto di rimandarli, affinché vengano nuovamente studiati e ristretti in limiti più convenienti.

Ed a questo proposito che il Ministero non può a meno di accogliere il suggerimento direttogli dalla Commissione, quello cioè di fare in modo che le opere

pubbliche siano tenute nei limiti del mero indispensabile, e non trascorranò in opere di lusso, che richiederebbero una spesa ingente senza arrecare veruna utilità; ed accetto tanto più questo suggerimento in quanto che già prima d'ora in una mia circolare che ho mandato agli ingegneri provinciali, fra le altre istruzioni vi fu quella di ridurre i loro progetti nei limiti dello stretto necessario.

Laonde, quando giungono progetti dalle provincie, è sempre cura del Ministero di esaminare se vi sia modo di fare le stesse opere con minor dispendio.

Vi è un altro ponte che il Ministero aveva desiderio di proporre anche all'approvazione della Camera, quello sul Rosmarino, ma la spesa primitivamente calcolata in limiti assai ristretti, venne poi in un recente progetto portata a lire 400,000; questo esige nuovi studi, e probabilmente vi sarà qualche cosa a dire sul sistema tecnico che fu seguito.

Dirò poi che generalmente gli ingegneri delle provincie meridionali mettono molto lusso nelle loro costruzioni: questo non è un male, se volete, in rapporto all'arte, ma lo è riguardo alle finanze, se si considera che colla medesima spesa si possono fare molte opere di più. Per esempio, trattandosi di strade non molto frequentate, usano colà dare loro una larghezza soverchia che cagiona una spesa enorme, e veramente inutile.

Citerò fra le altre la strada da Sapri al Jonio; ebbene, il costo medio di questa strada fu di 49,000 i chilometro, costo fuori d'ogni proporzione affatto a quanto si trova in tutte le altre parti dello Stato.

Dunque egli è evidente che là vi è una cattiva abitudine da cui bisogna divezzare quegli ingegneri, inculcando loro la necessità di attenersi solo a ciò che è necessario.

Fu per questo motivo che il Ministero, precisamente riguardo alla strada da Sapri al Jonio, ha eredito di proporre solo per quest'anno la somma di 400 mila lire onde collegare i vari tronchi, i quali sono costruiti con gran lusso, ma che erano inservibili perchè mancanti di comunicazioni fra loro, per cui avevamo parti della strada in manutenzione sulle quali non poteva passare un carro.

Per poter collegare questi vari tronchi si è proposta la somma di 400 mila lire. Ma in quanto poi al compimento della strada si è ordinato un progetto particolareggiato e mantenuto nei limiti del bisognevole.

Vede dunque l'onorevole Paternostro i motivi per cui varie delle opere erano state proposte in bilancio furono respinte dalla Commissione, e come forse non converrebbe accettare perchè non esistono ancora progetti effettivi. Ma è desiderio del Ministero di far sì che queste opere siano messe ad esecuzione tosto che si avranno gli elementi sicuri per poterne conoscere la entità.

E qui io debbo esternare un mio rincrescimento. Nella discussione del bilancio io aveva proposta una somma di due milioni di lire appunto per tutte quelle

opere straordinarie le quali potevano occorrere nel corso dell'anno, e che avevano bisogno di pronto esequimento, senza sortire dai limiti del bilancio, e ciò a norma di quanto si pratica in Inghilterra.

Ora disgraziatamente, per me almeno, la Camera non ha stimato di dover accettare questa proposta, per cui potrà forse sorgere nel corso dell'anno la necessità di dover chiedere crediti straordinari suppletivi a quelli portati in bilancio, mentre sarebbe stato mio desiderio che i limiti del bilancio non potessero venir oltrepassati mediante una simile somma di riserva.

Ma poichè non è stata accordata, bisogna contentarsi delle cose come sono.

Soltanto posso accertare l'onorevole deputato Paternostro che quando si avranno fondi sufficienti per queste opere sarà cura del Ministero di prendere le misure opportune perchè nella loro esecuzione si indugi il meno possibile.

PATERNOSTRO. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole ministro, io, che non altro desidero che di veder compiute le opere nel più breve tempo possibile, non posso insistere perchè sin d'oggi si stanzino le somme necessarie; semplicemente prego il ministro e la Commissione, poichè il progetto per il ponte Dorillo è arrivato con una diminuzione enorme di spesa, a vedere se non sia opportuno farlo inserire fin d'ora nella tabella annessa al presente progetto di legge.

Si sa che quel ponte è assolutamente necessario, e poichè ci sono i dettagli, io spero che la Commissione vorrà consentire che questo ponte s'includa nel quadro che sarà approvato, soprattutto essendosi ridotta la spesa da 200 mila a 96 mila lire.

Del resto io non insisto sugli altri articoli, e mi auguro che l'onorevole ministro spinga, com'è suo solito, con alacrità tutti i lavori in Sicilia.

PRESIDENTE. Il deputato Finzi ha la parola.

FINZI. L'articolo 1 di questo progetto di legge propone alla Camera l'autorizzazione di una spesa di lire 6,192,121 34 per nuove opere riflettenti il servizio di acque, ponti e strade, come sono descritte nel quadro che sta annesso al progetto stesso. Nell'enumerazione di codeste opere non trovo compresa quella che riflette un ponte di chiatte da eseguirsi sulla strada nazionale mantovana nella diramazione fra Viadana e Brescello, spesa la quale era già stata scritta nel bilancio del 1862 al capitolo 85, sino alla concorrenza di lire 150,000.

La Camera rammenta che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, nella tornata 3 marzo, io ebbi a chiedere dalla gentilezza del signor ministro qualche dilucidazione, perchè la partita iscritta nel bilancio 1862 per tale titolo non fosse ricomparsa nel bilancio 1863, ma fosse soltanto notato che l'opera si trovava in istato di progetto.

Le dilucidazioni allora offertemi dall'onorevole Depretis, già ministro dei lavori pubblici, e confermate dall'onorevole ministro attuale, generale Menabrea, mi assicuravano che, non solo il progetto di massima e

quello di dettaglio riflettenti quest'opera erano stati compiuti, ma era stato soddisfatto anche al voto della Camera del 25 giugno 1862, in quanto questo progetto si desiderava sottoposto a nuovo controllo, sia sotto i rapporti tecnici, che sotto quelli di pubblica difesa.

Le relazioni intanto, sia della Commissione di difesa, come dell'incaricato tecnico, rispondevano precisamente, che ostacolo veruno non si elevava alla costruzione di quel ponte; ed a suggerimento della Commissione stessa del bilancio, io deposi sul banco della Presidenza un emendamento, per il quale all'articolo 1° doveva essere aggiunta la somma di lire 250,000 (a tanto s'eleverebbe il complesso della spesa) da assegnarsi nel bilancio del 1863, intantochè nel quadro delle spese sarebbe da aggiungersi al capitolo 84 *bis*, e dovrebbe figurare questa spesa per l'esecuzione di un ponte di chiatte sulla strada nazionale mantovana, nella sua diramazione Viadana-Brescello.

Non veggo nella relazione della onorevole Commissione fatto cenno alcuno di questa circostanza. Però posso tenermi certo che, tanto da parte della Commissione, quanto da parte dell'onorevole ministro, si abbia solo esitato a prendere in considerazione questo mio emendamento, perchè si credeva che la spesa fosse stata meglio introdotta complessivamente nel 1864.

Parmi veramente che il divisamento della Commissione e del Ministero non poggi affatto sul vero, giacchè nel 1862 noi avevamo già iscritta la spesa votata per lire 150,000; mentre la totalità sarebbe di lire 250,000, come esprime il progetto.

Sono adunque da aggiungersi soltanto nel 1863, per aver compiuta l'opera, le lire 100,000 mancanti.

Questa spesa di lire 100,000 nel 1863 (trattandosi precisamente di un progetto il quale ha tutti quegli estremi che sono desiderati dalle migliori norme costituzionali, quali sono augurati dalla Commissione, ed acconsentiti dall'onorevole ministro), questa spesa, dico, di lire 100,000 non mi sembrerebbe eccessiva, quando si voglia riflettere all'eminente utilità non solo, ma alla vera necessità sentita in quei paesi che debbono fruire di un tal modo di comunicazione.

Io raccomando adunque di nuovo alla benevolenza della Camera l'introduzione di questa spesa, che mi piacerebbe di formulare coll'aggiunta di lire 250,000, facendo salire la cifra indicata nell'articolo 1 di lire 6,192,121 circa a lire 6,442,121; ed aggiungendo all'articolo 3 il seguente periodo, che, cioè, rimanga cancellata la spesa di lire 150,000 iscritta al capitolo 85 del bilancio 1862.

Voglia considerare la Camera quanto ebbi già altra volta l'opportunità di manifestare, che, cioè, si tratta di agevolare la comunicazione fra l'una e l'altra sponda del Po, tra le provincie dell'ex-ducato di Modena e quelle lombarde, in una zona dove si hanno 60 chilometri quadrati senza un palmo di strada ferrata, senza che progetto alcuno esista, il quale faccia sperare che

TORNATA DEL 2 MAGGIO

sia per vedersi un palmo di strada ferrata, in un termine più o meno remoto, compiuto in quella zona.

Quelle provincie hanno naturalmente diritto, come tutte le altre provincie italiane, di entrare nella cerchia di quelle facili comunicazioni che sono strumenti così potenti di civiltà.

Credo che la Camera non vorrà disdegnare questa mia raccomandazione, la quale non è che l'espressione dei voti ardentissimi di quelle popolazioni, dei voti che già si sono fatti sentire in mille modi presso il Governo.

Domando adunque dalla compiacenza del Ministero e dalla compiacenza della Commissione di non ostare a questa mia mozione, e spero di trovar favore nel consenso della Camera.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Come già ebbi l'onore di dichiarare altre volte alla Camera, è intendimento del Governo che il ponte di Viadana sul Po sia effettuato. Ed invero furono esaurite tutte le pratiche relative a questo progetto sia dal lato tecnico, sia dal lato militare. Sarebbe stato intendimento del Ministero d'iscrivere la spesa nell'esercizio di quest'anno 1863, se non che, secondo il progetto primitivamente preparato, tale spesa era divisa in due esercizi; mentre sarebbe stato cosa conveniente di compire in un solo esercizio la costruzione di questo ponte. Essendo il bilancio del 1863 già alquanto gravato di spese, si tenne in pronto il progetto di legge per iscrivere la spesa nel bilancio del 1864.

Senonchè ora sopravvenne una circostanza che non debbo tacere. Quando si suppose essere intendimento del Ministero e della Commissione del bilancio di proporre alla Camera l'approvazione della spesa occorrente pel ponte tra Viadana e Brescello, sorsero reclami per parte del comune di Casalmaggiore, il quale avendo ottenuto dal Governo di fare un ponte di chiatte a proprie spese, s'opponne alla costruzione di un altro ponte, che si troverebbe a brevissima distanza e sarebbe, a quanto quel comune pretende, di grande nocimento al pedaggio che deve far fronte alla spesa assuntasi.

Sebbene questa circostanza non sia tale da impedire assolutamente la costruzione del ponte da Viadana a Brescello, nondimeno merita d'essere esaminata, come meritano d'esserlo in generale tutti i reclami seri che giungono dai corpi costituiti dello Stato.

Questi sono i due motivi pei quali il Ministero non ha creduto d'insistere presso la Commissione, affinchè non fosse compresa nel bilancio del 1863 la somma di 250 mila lire calcolata per la costruzione del ponte di barehe tra Viadana e Brescello.

Non so se queste spiegazioni saranno sufficienti per tranquillare l'onorevole Finzi, e provargli che è vero intendimento del Ministero di effettuare la costruzione di questo ponte, e che soltanto invece di costruirlo nel 1863 si sarebbe fatto nel 1864.

Del resto in questo caso il Ministero avendo manifestato il suo desiderio che quest'opera si effettuasse, non

ha che a rimettersi pienamente alla Commissione ed alla Camera.

FINZI. È necessario che io risponda una parola all'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno all'eccezione che egli ha voluto apprezzare, fatta dal municipio di Casalmaggiore contro l'esecuzione del ponte di Viadana, come quello che dovesse far concorrenza perniciosa a quello di Casalmaggiore.

Davvero io penso, e credo poterlo dimostrare, che in ciò v'abbia un doloroso pregiudizio, pregiudizio veramente di campanile, il quale non deve trovar eco nel Parlamento.

Se il ponte tra Viadana e Brescello potesse menomamente ferire gl'interessi di Casalmaggiore, io dichiaro qui nettamente che non me ne sarei mai fatto propugnatore, non tanto per rispetto agl'interessi e ai diritti acquisiti, quanto per non fomentare spiriti ostili tra paese e paese, che tutti dobbiamo essere intenti piuttosto a cancellare che a far vivere.

Ma, a riconoscere che realmente non v'ha in ciò che un gretto pregiudizio, basta considerare che le due correnti le quali trovano sfogo per Viadana e Brescello e per Casalmaggiore desse sono così distinte, che mai nè veicolo, nè persona si porterebbe da un ponte all'altro per avvantaggiarsi dell'opportunità di un ponte che nell'una o nell'altra parte esclusivamente esistesse.

Il ponte fra Viadana e Brescello è indicato singolarmente a dare sfogo a tutte le merci, a tutte le produzioni, a tutto il movimento che si fa dal basso Po, da Finale bolognese sino a Brescello. Da Finale bolognese sino a Brescello noi non abbiamo alcun passaggio sul Po, e tutte le comunicazioni mettono capo a Brescello, ove, passato il fiume, tocca alla Lombardia, e raggiungerà Casalmaggiore percorrendo una distanza di sette miglia, che voi ben sapete esser circa dieci chilometri.

Se voi condannate quei trasporti, quelle merci, quelle persone che arrivano a Brescello come indispensabilmente devono, a recarsi a Casalmaggiore dalla parte di Parma, essi dovranno percorrere il lungo cammino di quaranta chilometri. E questo lo si vede chiaramente studiando la topografia della località, sì che io non ho bisogno di darne altra dimostrazione, raccomandando soltanto, a chi non credesse alle mie parole, di gettare gli occhi sulla carta stradale delle provincie che cadono in argomento.

Ora è egli mai possibile che entri in mente umana che quelli i quali devono portarsi in Lombardia da Brescello ed arrivare a Casalmaggiore, potendo percorrere un tratto di dieci chilometri, vorranno preferire, per trovare un ponte, di percorrerne quaranta?

Questo mi sembra assurdo, e come tale respingo per parte mia l'ipotesi che danno alcuno possa mai avvenire al ponte di Casalmaggiore per l'effettuazione del ponte da Viadana a Brescello.

Altra corrente è quella di Casalmaggiore per Parma che designa tutta la traccia dalle Alpi sino alla Spezia, insino al Mediterraneo. È Brescia infine che concam-

bia i suoi prodotti con Parma. E quando da Brescia muove persona o merce che voglia toccare Parma, od arrivare al Mediterraneo, certo non vorrà preferire il ponte di Viadana a quello di Casalmaggiore per raggiungere la propria meta.

Quale è adunque la concorrenza, la ragione di conflitto che può verificarsi per questi due ponti? Dico sinceramente che non se ne può apprezzare alcuna, e se per avventura il municipio di Casalmaggiore avesse errato davvero, non saprei perchè dovesse trovar eco nel Parlamento, e mi guarderei bene dal fomentare uno spirito riluttante, configgente nelle popolazioni di Viadana e di Brescello, e di tutte quelle che sono limitrofe e interessate.

Io spero che l'onorevole ministro vorrà tenere per buone queste ragioni; egli è troppo saggio per non riconoscerle nella loro verità. E così mi pare avere respinto la più forte delle eccezioni che poteva tener dubbia la Camera.

Più innanzi il signor ministro ne dice: sarebbe desiderabile l'introduzione della spesa in un solo anno. Certo, io non metto in dubbio che la spesa debba essere fatta tutta in un anno; un ponte di chiatte non si può incominciare e poi lasciarlo a mezzo.

Noi abbiamo già iscritte nel bilancio del 1862 150 mila lire, mancano 100 mila lire da iscriversi nel bilancio del 1863; è un trasporto che facciamo fra un bilancio e l'altro nello stabilire 250 mila lire pel 1863.

Resta dunque evidente che il sopraccarico che io domando per l'esercizio del 1863 si riduce positivamente a sole lire 100 mila. Per questa ragione crederei che l'onorevole ministro potrebbe secondare non tanto questo mio desiderio personale, ma una necessità materiale e morale che io credo assoluta, che si verifica nelle popolazioni che attendono il beneficio del ponte.

Non vorrei d'altronde tediare la Camera coll'enumerarle tutte quelle circostanze che esistono per augurarci che le comunicazioni in quelle parti siano rese più facili. Si pensi che noi abbiamo là un tratto di paese a contatto coll'austriaco a cui fu tolto il proprio capoluogo di provincia, che non ha pronta comunicazione con alcun centro di rilevanza, e quindi quando avremo loro dato un passaggio sul Po, metteremo quelle popolazioni a contatto immediato con Reggio e con Parma, e così anche colle ferrovie, per cui potranno allargare la loro sfera d'azione, di commerci e d'industria e le loro morali relazioni: altrimenti facendo, noi creeremmo colà quasi, direi, una Beozia se non avessi piena confidenza nello sviluppo morale e intellettuale di quelle popolazioni.

Insomma io rinnovo la mia raccomandazione perchè questa spesa trovi posto in quest'anno.

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici*. Io me ne rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Il deputato Greco Antonio ha la parola.

GRECO ANTONIO. Più volte si è parlato in questa

Camera della necessità di dotare di strade rotabili quei paesi che ne mancano. Più volte noi abbiamo udito i ministri farci promessa di assecondare i voti delle popolazioni meridionali. Ma finora vediamo che questo giusto loro desiderio è stato frustrato.

Le Calabrie non hanno che una sola strada, eppure sono un milione e mezzo di abitanti.

Il signor ministro ci ha presentato un progetto di legge per nuove spese, e noi troviamo che in una parte piccolissima lo Stato concorre per rifazione di strade e non per istrade nuove da farsi nelle Calabrie.

L'onorevole Depretis quando reggeva il Ministero dei lavori pubblici aveva fatto promessa di presentare un progetto di legge, col quale si stabiliva un sistema di nuove strade nazionali per le Calabrie, e finora questa promessa è rimasta lettera morta.

Il signor ministro poco fa riconosceva la necessità di dotare specialmente le provincie meridionali delle strade rotabili, ed io in conseguenza lo pregherei di attuare al più presto possibile il promesso disegno di legge, il quale finora si fa desiderare. Nè si dica che gli studi non sono fatti ancora, che per conseguenza il Ministero non poteva presentarlo, poichè io ritengo che, volendolo, il signor ministro potrà di leggieri sollecitare il numeroso personale che ha in tutta la provincia, e specialmente i signori prefetti affinchè trasmettano nel più breve termine possibile questi progetti di legge, onde una volta si possa vedere finalmente che quelle disgraziate provincie sono accontentate nei loro giusti desideri.

MENABREA, ministro *dei lavori pubblici*. M'è d'uopo ripetere ciò che ebbi già l'onore di dire più volte alla Camera, cioè che il Ministero si occupa alacramente della costruzione delle strade nelle provincie meridionali, e specialmente nelle Calabrie. L'onorevole Greco rimprovera al Ministero di non avere ancora presentato un progetto di legge in proposito. Ma per verità, signori, quando giacciono ancora senza discussione tanti progetti di legge importanti, come volete che il Ministero venga ancora ad aumentare la mole di queste leggi, senza che vi sia qualche probabilità che siano discussi? Abbia la compiacenza l'onorevole Greco d'aspettare la nuova Sessione, ed in questa nuova Sessione spero di poter appagare il suo desiderio mediante progetti di legge i quali hanno per intento di dotare quelle provincie di una rete delle strade nazionali indispensabili, senza dimenticare le strade provinciali e comunali.

Intanto mi pare che egli sia ingiusto verso il Ministero presente e verso il precedente nel dichiarare che non vi è nulla di stabilito in bilancio per le Calabrie: mentre ieri l'onorevole Saracco ha già fatto osservare che una somma di qualche entità figura nel bilancio attuale per le Calabrie.

Egli non deve dimenticare che il Ministero si adopera efficacemente per l'attivazione delle strade in ferro in quelle provincie, e ch'egli spera fra non molto di venire

TORNATA DEL 2 MAGGIO

con una nuova concessione la quale faciliti di molto la costruzione di queste linee importanti.

L'onorevole Greco non deve ignorare che il Ministero ha dato disposizioni affinché tutti i ponti che si faranno sulla strada ferrata delle Calabrie siano fatti a doppia via e così possano servire ad un tempo per le locomotive e per i carreggi ordinari.

D'altronde dirò all'onorevole deputato Greco (Antonio) che il Ministero anche ha prevenuto i suoi desiderii, perchè già da qualche tempo ha scritto ai prefetti ed agli ingegneri acciocchè si studiasse la rete stradale più conveniente nelle singole provincie affinché quando verrà il momento di discutere e di approvare le leggi che ho avuto l'onore di annunziare, tutto il lavoro sia, almeno nelle parti essenziali, terminato e l'attuazione di queste leggi abbia a ritardare il meno possibile.

Io spero che l'onorevole interpellante sarà contento di queste dichiarazioni, ed io prometto che, quando sarà aperta la nuova Sessione, il Ministero avrà coi suoi progetti a comprovare quanto ha asserito attualmente.

GRECO ANTONIO. Prendo atto delle dichiarazioni fatte dal signor ministro, e spero che quanto prima si venga a fatti.

VALERIO. Io ho domandato la parola quando in principio di questa discussione l'onorevole ministro dei lavori pubblici si è largamente disteso sopra le osservazioni fattegli dalla Commissione rispetto al bisogno che colle leggi con cui propongonsi opere nuove si accompagnino i progetti di queste opere.

L'onorevole ministro si è largamente disteso a trattare, direi, nella parte tecnica, i rapporti che possono avere fra di loro i progetti di massima e i progetti che egli chiamava *di dettaglio*; a suo avviso basterebbe che, per accompagnare una legge, cioè, perchè il Parlamento approvi un progetto di legge di opere nuove, vi sia unito un progetto di massima. Ma io ho altresì sentito con piacere che egli soggiungeva che questo progetto di massima debb'essere totalmente concepito da poterne dedurre un apprezzamento preciso della spesa.

Io credo che, se l'onorevole signor ministro esamina con attenzione la relazione, non troverà che gli sia stato chiamato un progetto *di dettaglio*, se con questa qualificazione il signor ministro intende quel progetto nel quale ci sono i minuti particolari dell'esecuzione: nella relazione troverà scritto che la Commissione gli domanda, e con molta giustizia, a mio avviso, un progetto regolare ed una perizia esatta della spesa.

Quando si sa con un progetto regolare l'ammontare della spesa, la Camera, eredo, ha sufficienti documenti davanti a sè per potere approvare le opere.

Ma io non potrei, all'infuori di questa interpretazione, accostarmi in nessun modo all'opinione del signor ministro, quando si dovesse alle parole *progetto di massima* dare quell'interpretazione che d'ordinario gli si dà.

L'onorevole signor ministro mi ha reso necessario dire

queste parole quando egli volle, per esemplificare la sua dimostrazione, riferirsi a ciò che noi abbiamo fatto in varie strade ferrate, ed anche nelle strade ordinarie della Sardegna.

Quanto a ciò che noi abbiamo fatto nelle strade ferrate una buona parte delle cose fatte non possono citarsi ad esempio di quelle a cui si riferiscono le parole della Commissione, perchè non importa egualmente di avere i progetti regolari, ed un presuntivo esatto delle spese quando l'opera deve farsi da una società, e quando il Governo non c'entra che per una garanzia, perchè allora l'interesse dello Stato è abbastanza garantito dalla circostanza che importa alla società di non gettare il danaro. Ma quando è lo Stato che fa l'opera e che è lui stesso che ne sopporta la spesa, la cosa è ben diversa. Io prego il signor ministro di ricordarsi che forse noi abbiamo un esempio solo, ed esempio che certo non è tale da indurci ad imitarlo leggermente, ed è quello della strada ferrata ligure la cui costruzione è stata approvata dal Parlamento che succedette al subalpino, e precedette quello italiano, senza progetto di sorta.

Io allora ebbi l'onore di combattere vivamente quel sistema, e di sostenere a fronte del conte di Cavour come non fosse prudente, nè savio l'approvare un'opera di quella specie senza nessun progetto, come allora si è fatto sopra quelle sole considerazioni di massima a cui si appoggiava il signor ministro dei lavori pubblici. Ed i fatti pur troppo mi hanno dato ragione.

Non vorrei certo dopo quest'esempio, che è l'unico che io conosca di qualche importanza, che ne succedessero degli altri.

Si è pure citato l'esempio delle strade della Sardegna; è verissimo, ed io sono stato relatore di quel progetto di legge, ed ho appoggiato la legge che è stata votata dalla Camera non è gran tempo. Ma la questione delle strade nazionali della Sardegna è forse un po' differente e troppo speciale perchè da quel fatto si voglia trar ragione di una massima da applicarsi nei casi ordinari.

La regola generale non può per noi essere altro che quella per cui sempre si richiedette che ogni proposta d'opera nuova sia accompagnata da regolare progetto e da perizia esatta della spesa occorrente. Se siano casi eccezionali, allora saranno da esaminare le condizioni dell'eccezione, e di approvarle o di rifiutarle; ma io vorrei che non si ammettesse alcuna proposizione di massima la quale in qualche modo andasse contro alla massima fondamentale della nostra legge di contabilità, alla massima fondamentale sanzionata dal Parlamento, che, cioè, nessuna spesa si debba approvare se non si hanno calcoli precisi ed esatti della spesa che possa importare.

E se dovessi produrre argomenti per suffragare la mia opinione, me ne fornirebbero dei gravissimi quella stessa parte del secondo discorso dell'onorevole ministro

poco fa pronunciato in risposta ad alcuni preopinanti che gli parlarono di oggetti speciali.

Egli stesso ha trovato come vi sono alle volte degli ingegneri che fanno dei progetti in cui la spesa trasmoda. La relazione ci dà un esempio di due progetti che per la stessa opera stanno tra le 75,000 e le 400,000 lire.

L'onorevole ministro di questi esempi ne conosce qualchedun altro. Dunque queste stesse ragioni lo dovrebbero indurre, anche dal lato stesso della responsabilità ministeriale, a non portare alla Camera nessuna proposta di opera nuova se la spesa di questa non sia precisamente determinata.

Quand'egli, ripeto, intenda per progetto di massima quel certo progetto per cui la spesa si possa con abbastanza di precisione determinare, allora siamo perfettamente d'accordo.

Queste considerazioni ho voluto esporre, perchè mi parve troppo importante che non si potesse dare alle parole del signor ministro un'interpretazione che forse egli stesso non ha inteso di darvi.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Se l'onorevole Valerio ha voluto combattere le mie opinioni, credo che sia completamente in errore, perchè egli ha interpretate le mie parole in senso al tutto diverso forse da quello che loro attribuisco.

Mi pare di avere abbastanza chiaramente espresso che io non pretendeva di venir alla Camera a presentare proposte di legge per opere nuove senza progetti sufficientemente sviluppati; ma ho detto che non credeva fosse necessario venirvi con progetti di dettaglio, e che c'era modo di avere dei progetti di massima abbastanza espliciti onde formarsi un'idea chiara e precisa dei limiti entro i quali la spesa potrebbe contenersi.

Queste sono le mie dichiarazioni, e non credo che possano essere interpretate diversamente, come mi sembra averlo fatto l'onorevole deputato Valerio.

Se ho citato la legge sulle strade della Sardegna, di cui l'onorevole Valerio fu il relatore, non fu già per farne la critica. Io credo che a quell'epoca forse la votazione di quella legge era indispensabile più, dirò, dal lato politico, che dal lato amministrativo.

Quell'esempio non sarebbe certo da seguirsi in tutte le occasioni, ma però vi sono dei casi, come lo riconosce anche l'onorevole interpellante, nei quali conviene adottarlo.

Ora, poichè l'onorevole deputato Valerio consente in tutte le spiegazioni che io ho date, non veggo perchè egli abbia impugnate le mie proposte, nè saprei come la Camera possa interpretare ciò che ho detto diversamente da quanto io m'intendeva di esprimere.

Siamo dunque completamente d'accordo che il Ministero deve venire alla Camera con progetti sufficientemente concretati, onde il Parlamento abbia un'idea chiara e precisa della natura delle opere da eseguirsi, e delle spese che queste opere importano. Ma per raggiungere questo scopo non ravviso necessario che

s'entri in molti particolari relativamente ai progetti, poichè l'esempio delle opere prima eseguite talvolta è di norma più che sufficiente a poter giudicare della spesa, ed a confermare quanto dico, che cioè dalle opere eseguite si può prender norma per giudicare i progetti di dettaglio, io ricorderò all'onorevole Valerio che vari progetti furono respinti, appunto perchè, ad esempio, un ponte di una data luce importava una spesa che superava grandemente quella che l'esperienza aveva insegnato.

Dopo i grandi lavori che si sono eseguiti in tutta Europa, i Parlamenti hanno norme sufficienti a poter giudicare dell'importanza di un'opera, senza che sia necessario entrare in molti particolari di dettaglio.

Queste spiegazioni varranno, io spero, ad appagare il desiderio dell'onorevole Valerio, ed a dimostrare che sono perfettamente d'accordo con lui nelle idee ch'egli ha manifestate.

PRESIDENTE. Il deputato Saracco ha la parola.

SARACCO, relatore. La Commissione è stata così vivamente assalita da tutte le parti della Camera e specialmente dall'onorevole ministro...

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. No!

SARACCO, relatore... e specialmente dall'onorevole ministro, che la Camera comprenderà facilmente che debbo dire qualche cosa per sostenere le sue opinioni, le quali condurrebbero nientemeno, secondo il giudizio che se ne è fatto, a far rimpiangere quasi il tempo dei Borboni. La Camera ammetterà ch'io mi faccia a sostenere le dottrine e le opinioni da essa manifestate, a fine specialmente di escludere il sospetto che per soverchio rigorismo di principii siasi cercato di introdurre un sistema che, a detta di taluno, condurrebbe a conseguenze così fatali nelle provincie meridionali, a doversi quasi rimpiangere il Governo dei Borboni.

Il ministro dei lavori pubblici ha pigliato argomento da qualche frase sparsa nella relazione che ho avuto l'onore di presentare alla Camera per muovere questo appunto alla Commissione, che abbia ella voluto negare al ministro i mezzi di costruire opere nuove tuttavolta che non siano presentati alla Camera i progetti di dettaglio, che sono necessari alla loro esecuzione.

Mi scusi il signor ministro: egli ha posto innanzi una discussione senza che la Commissione e il suo relatore gliene abbiano dato motivo.

Se egli mi avesse fatto l'onore di leggere per intero il rapporto, avrebbe trovato che la Commissione si è ristretta a dichiarare, che in materia d'opere stradali non si debbono altrimenti concedere nuovi crediti fuorchè in base a *progetti regolari ed a perizie esatte di spesa*. In altro rapporto, e dirò meglio nella relazione sul progetto di legge n° 387, si è adoperato sotto sopra lo stesso linguaggio, e si è detto che la Commissione si accostava alla proposta del ministro in quanto alcune spese si voleano escluse dal bilancio 1863, perchè non vi era *progetto regolare* che desse sufficienti riscontri riguardo alle spese medesime.

Poichè dunque non si è parlato mai di progetti di dettaglio, io non so in verità perchè il signor ministro sia venuto qui a far prova di quella dottrina, di quella sapienza che è propria di quel valente ingegnere che egli è, per sostenere che i progetti di massima sono titoli sufficienti perchè la Camera possa giudicare con sufficiente cognizione, e che sarebbe un fuor d'opera pretendere sempre i progetti di dettaglio.

Io gli vorrei dire qualche cosa di più, e mi permetterò di domandargli quali siano le opere per le quali la Commissione si sia rifiutata di concedere i crediti domandati dal Ministero rispetto al bilancio del 1863, per questa ragione appunto che mancassero i desiderati progetti. Penso invece e so di poter affermare che rispetto almeno alle partite contemplate nella legge che stiamo presentemente discutendo, nessuna proposta è stata respinta dalla Commissione perchè siasi notato il difetto dei progetti di dettaglio.

Così stando le cose, io posso dire che il signor ministro ha voluto *enfoncer une porte ouverte*, e che la presente discussione poteva, almeno per amore di brevità, essere affatto intralasciata.

Tuttavia è prezzo dell'opera dir qualche cosa a questo riguardo, giacchè il signor ministro, rivolgendosi direttamente a me, ha creduto di esprimere la fiducia che, avendo io in qualche maniera appartenuto alla passata amministrazione, non vorrò rifiutare il mio voto per concedere ad esso quelle agevolezze che erano state consentite alle precedenti amministrazioni, ad ogni volta che si richiesero i fondi necessari per costruzioni stradali.

L'onorevole signor ministro ha parlato delle strade di Sardegna. Io gli potrei subito rispondere che questo progetto di legge non è stato presentato dalla passata amministrazione, e potrei aggiungere altre cose per farlo capace che in quella discussione la Camera ebbe soprattutto in pensiero di fissare una determinata linea stradale, ma siccome l'onorevole Valerio ha già risposto sopra quest'argomento ed ha chiarito le condizioni eccezionali che prevalsero sopra quei principii che appunto per la loro generalità devono soventi volte sopportare delle eccezioni, io non intratterrò la Camera sopra questa materia. Dirò invece che questo è debito solenne di pubblica amministrazione di tener in grandissimo conto i voti del Parlamento; e siccome l'onorevole ministro non intende certamente a contraddire nè in diritto, nè in fatto a codesto principio, importa sapere quali siano le massime sanzionate dalla Camera in somiglianti occorrenze.

Ora, quali sono queste massime che il Parlamento intese a sanzionare in simile altra circostanza?

Io ho voluto prendere ad esame la relazione della Commissione creata nel 1861 per riferire intorno alle spese relative ad opere stradali che dovevano essere iscritte sul bilancio del 1861, ed ho trovato che la Commissione nominata dalla Camera, parlando per organo di un distinto suo membro che appartiene al corpo degli ingegneri, manifestava alla Camera questa sua opi-

nione: « che d'or innanzi gli apprezzamenti delle spese dovessero risultare da progetti definitivi per conoscerne l'importanza ed il carico che negli anni successivi sarà per derivarne allo Stato. »

Questo diceva il relatore della Commissione; e siccome la Camera non diceva motto sopra questo argomento, e chi allora sedeva sul banco del Ministero non faceva alcuna di quelle riserve, nè alcuna di quelle dichiarazioni che fa oggi l'onorevole ministro, debbo naturalmente credere che la Camera virtualmente abbia adottato lo stesso principio e lo abbia additato al Ministero per proprio governo.

Ma v'ha di più.

Portata avanti l'altro ramo del Parlamento questa questione, la Commissione permanente di finanze, per organo dell'onorevole senatore Regis, diceva che il sistema di ammettere nuove spese in base a progetti che non siano definitivi doveva ritenersi come pernicioso all'interesse della finanza: cosicchè la Commissione di gran cuore si accostava a questo concetto manifestato dalla Camera dei deputati, ed intendeva perciò che il Senato facesse anche sua questa massima che ho avuto l'onore di leggere alla Camera.

Ora io domando, o signori, se noi abbiamo fatto bene o male quando abbiamo sostenuto il principio che in punto di opere stradali non si debbono concedere crediti per opere nuove se non quando vi siano progetti d'arte regolarmente allestiti e calcoli esatti di spesa.

Se così non la pensa il signor ministro, sinceramente me ne duole; ma se tale è pure il pensiero suo, più mi sorprende che abbia voluto sollevare sopra di ciò una viva discussione.

Nè qui si arrestano le intenzioni espresse dalla Camera. Nella recente discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici l'onorevole Possenti, parlando a nome della Commissione generale del bilancio, scriveva non doversi inserire nel bilancio fuorchè quelle spese d'opere di cui si hanno già allestiti i progetti approvati od almeno perizie basate sopra progetti di massima, in modo che nel corso dell'anno in cui si discute il bilancio si possa essere sicuri d'avere il progetto particolareggiato approvato in tempo da poter appaltare i lavori prima della fine dello stesso anno, perchè possano eseguirsi integralmente nel successivo tutte quelle opere per le quali fu stanziata la somma assegnata per quell'anno.

Ma qui è facil cosa lo scorgere che anche recentemente la massima dianzi ricordata è stata più ampiamente confermata; epperchè ragion voleva che la Commissione per essere consentanea a questo principio lo richiamasse in osservanza, e ne curasse l'applicazione rispetto al progetto di legge che sta ora sottoposto al giudizio della Camera.

Qui io debbo entrare in un argomento nel quale riconosco tutta la mia incompetenza di fronte all'onorevole ministro, poichè si tratta specialmente di cose tecniche. L'onorevole ministro diceva che i progetti di massima possono generalmente ritenersi sufficienti per

conoscere quale sia la spesa necessaria alla costruzione d'una data opera, e ne conchiudeva che codesti progetti possono assai bene servir di base alle deliberazioni del Parlamento.

Credo che bisogna grandemente distinguere tra progetti e progetti, come già diceva l'onorevole Valerio. Vi hanno progetti che si dicono di massima che sono il risultato di semplici e sommarie ispezioni, e questi per mio giudizio non sono tali che diano tale garanzia di cui la Camera possa tenersi soddisfatta; ma siccome il signor ministro diceva poch'anchi che quando egli parla di progetti di massima intende di parlare di progetti abbastanza particolareggiati, per cui si abbia sufficiente motivo di credere che la spesa indicata a corredo del progetto è quella appunto che in definitiva dovrà essere portata a carico dello Stato, inclino a credere che anch'egli intenda ripudiare questi progetti sommarî, dei quali la Commissione non saprebbe in alcuna maniera tenersi soddisfatta.

Il signor ministro ha molta fede nel suo personale tecnico, ciò sta bene, ed anch'io stimo grandemente i suoi ingegneri; ma il signor ministro mi permetta che io glielo dica: bisogna anche andar cauti molte volte quando si rivedono i calcoli della spesa, e credo perciò che molte volte l'elemento tecnico debba essere corretto e temperato dall'elemento amministrativo; imperocchè, o signori, se noi volessimo andar in traccia del passato, non sarebbe difficile trovare che le spese di certe opere per le quali s'era stanziata una tenue somma in base a progetti di massima, salirono definitivamente a somme così rilevanti che per avventura il Parlamento non si sarebbe accostato a concedere i primi fondi se avesse mai potuto sospettare che la spesa sarebbe stata così grave. (*Bravo!*)

Agli esempi che già vennero adottati dall'onorevole Valerio io non aggiungerò che quello del ponte di Favazzina, per cui prima si parlava di 76 mila lire, ed ora si riconosce che ci vorranno 400 mila lire. Gran mercè che la costruzione non fu ancora intrapresa, ma quando si trattasse di una strada di cui si fossero già costruiti parecchi chilometri, chi di voi non vede che, avuto riguardo alla spesa già sostenuta di necessità si dovrebbero concedere i fondi necessari al compimento dell'opera, quantunque la spesa dovesse risultare d'alquanto superiore alle previsioni?

Diciamo la verità, o signori. Noi abbiamo parlato e parliamo sovente di economie, di regolarità nei servizi, di buona amministrazione insomma; ma quando scendiamo ai fatti, io vedo che ora di qua, ora di là sorgono sempre eccezioni, e guai a quel povero uomo che si mette nella dura condizione di propugnare le economie e di sostenere l'integrità dei principii! Quel che oggi avviene, ed è avvenuto altre volte, dice abbastanza che i fatti non si accordano a dare ragione alle più savie proteste.

Io non mi dilungherò su questo argomento, chè mi pare di aver detto abbastanza. Debbo però rispondere qualche parola a ciò che disse qualche onorevole depu-

tato intorno ai disegni della Commissione, quasi che essa abbia proposto di togliere dal bilancio quelle somme che lo stesso Ministero ha creduto di introdurre per opere nuove, specialmente nella Sicilia. Non è mia intenzione rispondere alle osservazioni che vennero fatte per dimostrare come sia giusto e conveniente che queste somme siano mantenute; dirò piuttosto agli onorevoli preopinanti che essi non hanno bene osservato quanto avvenne per fatto del ministro dei lavori pubblici, e come questo fatto abbia dovuto informare le conclusioni in cui è venuta la Commissione. Sta di fatto che nel progetto del bilancio del 1863 parecchi stanziamenti vennero introdotti onde provvedere alla costruzione d'opere nuove, specialmente nella Sicilia, ma egli è vero altresì che l'attuale signor ministro nella seconda appendice da esso presentata dichiarò espressamente che tali stanziamenti non dovevano più essere mantenuti a carico del bilancio del 1863, perchè non erano peranco compiuti i progetti già ordinati.

Questa è la nota che io vedo posta a lato degli articoli di spesa portati in bilancio, ed in questo stato di cose io voglio domandare agli oppositori che altro dovesse fare la Commissione, quando il ministro manifestava così chiaramente le sue opinioni.

Io prego la Camera a voler ben avvertire che principale ufficio della Commissione era certamente codesto, di vedere quali siano le partite per le quali si debbono iscrivere nuove spese a carico del bilancio del 1863. Se adunque il Ministero ci viene dicendo che non occorre stanziamento di spese per codesto esercizio, è chiaro che non vi era più ragione perchè la Commissione si dovesse oltre occupare di codesta materia. Poichè il ministro ne dice in sostanza che manca il progetto d'arte necessario a valutare esattamente la spesa, non occorre che la Camera prenda sin da oggi verun impegno, perocchè corre omai il quinto mese dell'anno e nel difetto di progetti particolareggiati non si può aver alcuna fede che le opere possano essere così tosto appaltate, che i contratti possano aver luogo e che il ministro possa in tempo utile, vala a dire nel corso di quest'anno, dare la sua approvazione; senza del che, avverta bene la Camera, le somme bilanciate non saranno altrimenti disponibili. Questa è una delle principali ragioni per le quali la Commissione ha creduto e crede che si debba accogliere il partito suggerito dal Ministero, giacchè importa evitare gl'inconvenienti lamentati dalla Commissione del bilancio, che si lascino inoperose ingenti somme e s'ingeneri il malcontento nelle popolazioni, perchè i progetti non si vedono eseguiti, quantunque le spese si vedano stanziare in bilancio.

Convieni perciò andare molto a rilento nel concedere le spese, se non si hanno disegni particolareggiati che diano fiducia di pronta esecuzione dell'opera.

È molto facile stanziare in bilancio una somma che si reputi corrispondente alla spesa; ma quando si tratta poi di aprire gli appalti, è cosa molto diversa; conviene che questo progetto, a seconda della legge sulle opere

TORNATA DEL 2 MAGGIO

pubbliche, sia presentato al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale deve dare la sua approvazione.

Molte volte avviene, ed il signor ministro lo sa, che l'approvazione è negata, e vengono suggerite gravissime modificazioni; e tale altra volta è pure avvenuto che alcuni egregi ufficiali del genio civile hanno creduto loro stretto dovere di compilare direttamente i progetti perchè quelli mandati dagli uffici provinciali non erano nemmeno suscettibili di essere a dovere riformati.

Voi vedete adunque che prima che tutti questi incumbenti abbiano avuto luogo, prima che tutti questi fatti siano esauriti, noi andiamo facilmente in fin d'anno, ed allora ne avverrà che, mentre noi stanziavamo somme in bilancio, in fin dei conti poi queste opere non verranno eseguite. Se vogliamo essere uomini pratici, sapremo per ciò metterci d'accordo facilmente, e lasceremo andare queste inutili discussioni.

Soggiungo ancora a questo riguardo essere nell'interesse stesso della costruzione delle opere lasciare affatto in disparte ogni spesa che si appoggi a semplici progetti di massima i quali non diano sufficienti garanzie nè al Ministero, nè alla Camera, imperocchè può avvenire non di rado che la spesa presunta stia al disotto di quella reale, ed in tal caso il contratto d'appalto non potrà essere approvato, avvegnachè la Corte dei conti, come è suo dovere, non può approvare i contratti per opere pubbliche senza che le risulti che la spesa è stanziata sul bilancio corrente, oppure i bilanci avvenire dello Stato siano già legalmente vincolati per l'intera somma portata in contratto.

Io conchiudo, o signori, e dichiaro in nome della Commissione che essa mantiene tutte le opinioni espresse nella sua relazione, che sono consentanee ai voti resi altre volte dal Parlamento ed alle massime di retta amministrazione. Chè se nell'intervallo il signor ministro ha ricevuto tutti od alcuno di quei progetti di cui egli stesso ha segnato il difetto alla Camera, quando chiese che venissero cancellati i fondi già proposti in bilancio, ho ragione di credere che i miei colleghi della Commissione non faranno, come non hanno mai creduto di fare, alcuna opposizione perchè le somme relative vengano approvate ed introdotte nel bilancio dello Stato.

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

PRESIDENTE. Parli.

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici*. L'onorevole Saracco mi ha rimproverato di aver voluto *enfoncez une porte ouverte*; posso rivolgergli lo stesso rimprovero. Io mi sono limitato a domandare all'onorevole relatore una semplice spiegazione sopra la portata ch'egli dava alle parole che sono stampate nella relazione, circa ai progetti regolari ed alle perizie.

Se egli intende quanto intendo io per progetti regolari progetti di massima bastantemente sviluppati onde avere un'idea esatta dell'opera ed anche del suo importare, noi siamo perfettamente d'accordo; ma se egli per

caso intendesse di avere dei progetti di dettaglio in cui tutti i particolari dell'opera fossero esattamente descritti, non potrei accettare questo principio perchè sarebbe tempo sprecato, e farebbe ritardare indefinitamente l'esecuzione delle opere.

Adunque ritengo che, mentre un progetto sufficientemente elaborato sia indispensabile onde stanziare le spese per le opere di cui si tratta, il progetto di dettaglio particolareggiato invece non debba farsi che al momento dell'esecuzione onde sottoporlo agli uomini dell'arte che sono poi destinati a dare l'ultimo e definitivo giudizio sopra le opere effettive da eseguirsi.

È in questo senso che io spiego la cosa, e per dare anche un'idea della diversità che può passare tra la spesa per fare un progetto di massima ed un progetto particolareggiato, dirò che può passare la diversità come da uno al dieci.

Dunque, quando si tratta di opere sulle quali il Parlamento non ha ancora deciso nulla, credo che sarebbe tempo sprecato e spesa gettata l'entrare in particolari i quali sarebbero al tutto inutili per portare un esatto giudizio.

D'altronde veggo che in massima io sono d'accordo coll'onorevole Saracco; soltanto credo che le spiegazioni che gli ho domandato non meritassero i rimproveri che egli ha voluto indirizzarmi.

Gli ho chiesto alcune spiegazioni; egli me le ha date, potremo dunque procedere più rapidamente sui vari articoli proposti alla vostra deliberazione.

PLUTINO. Abbiamo sott'occhi tre progetti di legge, 375, 387, 388. Io debbo dichiarare che tutti e tre questi progetti, quando si tratta di opere dell'Italia meridionale, sono improntati di un rigorismo tecnico che assolutamente contrasta coi bisogni di quel paese.

L'onorevole relatore deputato Saracco fa il rimprovero che per tutte quasi le opere che riguardano gl'interessi delle provincie meridionali non vi sono i progetti di dettaglio: questa almeno è la ragione sola che si adduce dell'aver respinto molte opere: ma, buon Dio! l'onorevole Saracco fu pure segretario generale al Ministero dei lavori pubblici: avrebbe dovuto insistere presso tutti gl'impiegati tecnici affinché questi progetti fossero fatti, e, ove gl'impiegati non li avessero fatti, toccava a lui a richimarli al dovere. (Bravo! a sinistra)

Dirò poi che molti progetti di dettaglio che sono stati spediti alla direzione generale di Napoli sono stati respinti per una e per due volte.

L'onorevole Valerio osserva che il ponte di Favazzina da 76,000 lire fu portato a 400,000: gli spiegherò io come andò l'affare. Era un sistema dilatorio che la direzione di ponti e strade metteva in campo per non approvare mai nessun progetto.

Quando si è fatto il primo progetto si parlò puramente e semplicemente del ponte il quale serviva al torrente Favazzina: dietro il ponte vi era il paese Favazzina minacciato dal torrente; sorse una contestazione: allora si mise avanti da quelle popolazioni una domanda di concorso. Queste carte andarono alla dire-

zione generale di Napoli, e questa disse: rinnovate il progetto. In conseguenza di ciò alla sola costruzione del ponte si dovettero aggiungere tutti gli argini difensivi del territorio di Favazzina; e allora naturalmente la perizia da 70,000 lire salì a 400,000. Ma l'approvazione non venne nè per la prima somma, nè per la seconda.

Così sono stati presentati i progetti per la strada nazionale da San Giovanni a Reggio, lunga 16 chilometri, con tre ponti su tre torrenti che si devono attraversare. La perizia di dettaglio elevava la spesa a 600,000 lire: la direzione del genio risponde, essere una cifra enorme per 16 chilometri e tre ponti. Io non so in verità chi abbia dato questa facoltà alla direzione di Napoli. Poteva fare questa osservazione il Consiglio superiore, ma non credo che la direzione di Napoli ne avesse il diritto.

I poveri ingegneri, vedutosi respinto il progetto dettagliato, ricominciano i lavori, stanno ancora cinque o sei mesi, e riducono la cifra di 600,000 a 400,000 franchi. La direzione trova anche esagerata questa cifra, di modo che il povero direttore mi diceva: ma io non so come si debba fare una strada (con tre ponti) per 15 chilometri, al disotto di questa cifra!

Ora, di queste cose, nè la Commissione, nè il signor segretario generale, nè la direzione di Torino ne sanno niente, sono cose che passano nelle seconde sfere. Io perciò ho insistito ieri, ed insisto ancora oggi, a che il signor ministro dei lavori pubblici abbia la bontà di richiamare a sè gl'incartamenti, giacchè tutte le perizie sono fatte; non ci è bisogno che d'una mano energica, una volontà ferma, affinché tutti questi lavori nell'Italia meridionale sieno fatti. Io comincio a dubitare che il Governo sia mal servito in ciò che riguarda la costruzione delle opere pubbliche nel Napoletano; credo che ci sia una burocrazia avversa per mantenere il malcontento in quel paese, poichè altrimenti è inesplicabile il modo col quale tutte le opere nostre sono assolutamente contrariate in tutti i dettagli.

Da quello che ho esposto, mi sembra che risulti che là per molte opere i dettagli ci sono. Il signor ministro si benigni di chiamare a sè tutti gl'incartamenti che riguardano soprattutto la Calabria, e vedrà che troverà tali elementi da potere sollecitamente presentare alla Camera i progetti di legge che lo mettono in misura di far eseguire i lavori.

A quest'oggetto io ho inviato alla Presidenza un ordine del giorno, il quale, spero, sarà accolto di buon grado dalla Camera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno del deputato Plutino è così concepito:

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici farà definire tutti gli studi stradali nelle provincie meridionali, e presenterà le corrispondenti leggi collo stanziamento dei fondi, e passa all'ordine del giorno. »

Domando se sia appoggiato.

(È appoggiato.)

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

Se fossi obbligato a...

Diverse voci a sinistra. No, dice solo confida.

PLUTINO. Non c'è alcun impegno.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Non mi oppongo.

SARACCO, relatore. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SARACCO, relatore. L'onorevole preopinante si è rivolto direttamente, non più al relatore della Commissione, sibbene a me, nella mia qualità d'antico segretario generale. Per verità io non avrei mai creduto che un deputato mi volesse chiedere conto degli atti che ho potuto compiere in tale qualità, poichè di questi non devo render conto ad altri fuorchè al ministro che mi ha onorato della sua fiducia: il quale però, se fosse presente alla seduta, saprebbe rispondere all'onorevole Plutino, che per parte mia non ho mai trascurato di fare tutti quegli eccitamenti che egli mi rimprovera di non aver rivolto alla direzione dei lavori pubblici di Napoli.

Ma se io non cado in errore, il signor preopinante ebbe piuttosto in pensiero di girare un processo alla direzione generale dei lavori pubblici in Napoli, e mi occorre perciò di dover esprimere al riguardo la mia opinione.

Io dichiaro che ho creduto in tutti i tempi, e credo tuttavia, che quella direzione generale sia affatto inutile, e che la medesima non possa assolutamente rendere quei buoni servizi che si potevano per avventura aspettare da codesta istituzione. Non già che la persona preposta a quella direzione sia tale che non corrisponda interamente all'ufficio che essa è chiamata ad esercitare. . .

PLUTINO ed altri. Non corrisponde! È precisamente quello! (*Si parla vivamente*).

SARACCO, relatore. A me non appartiene rispondere a codesta interruzione. Mi pare d'altronde che il signor Plutino avrebbe in ogni caso dovuto rivolgere i suoi richiami all'onorevole ministro che da parecchi mesi tiene il portafoglio dei lavori pubblici, anzichè a me, quasi a darmi colpa che si sia mantenuto colà un ufficiale pubblico che ebbe la disgrazia di non meritare le sue simpatie. Per parte mia devo dichiarare che non ho alcuna lagnanza a muoverne in proposito. E comunque io non abbia mai avuto stretti rapporti con questo funzionario, devo soggiungere che gl'inconvenienti derivano piuttosto dall'istituzione anzichè dall'imperizia di chi la governa.

Il deputato Plutino mi appunta ancora di non aver rimproverata la direzione generale di Napoli, perchè non si fece carico di trasmettere i progetti di dettaglio; ma anche qui gli debbo osservare che l'appunto viene a cadere sovra l'onorevole ministro, imperocchè da parecchi mesi egli siede su quei banchi, e ciò malgrado, non potè ancora fare cosa che piaccia all'onorevole preopinante. Però, se questi progetti di dettaglio non sono ancora venuti dopo molti mesi, io debbo credere che

TORNATA DEL 2 MAGGIO

ragioni indipendenti dalla volontà di lui, come del suo antecessore, abbiano impedito che questo risultato si sia potuto sino ad ora ottenere.

Dirò ancora una parola all'onorevole preopinante. Egli diceva che in questo progetto di legge si parla sempre di progetti di dettaglio che mancano nelle provincie meridionali, e che per questa ragione la Commissione ha creduto di proporre alcune misure che recano danno a quelle provincie.

Ma io prego l'onorevole preopinante a volermi dire quale sia quest'opera per cui la Commissione abbia detto che non si approvava lo stanziamento della spesa per difetto di studi di dettaglio.

Io gli posso nuovamente dichiarare che non vi è neppure un'opera stata proposta per le provincie meridionali la quale non abbia ottenuta l'approvazione della Commissione.

Se del ponte sul Favazzina la Commissione non ha creduto di doversi occupare per ora, l'onorevole preopinante dovrebbe sapere che ciò avvenne per iniziativa dello stesso ministro dei lavori pubblici, il quale nella seconda appendice al bilancio chiese venisse cancellata la somma di lire 38,000 proposta a carico del bilancio del 1863, perchè troppo esigua in confronto delle 400 mila che si rendevano necessarie per la costruzione del ponte; essendo assai meglio lasciare da banda assolutamente questa spesa, dappoichè non si poteva supporre che nel corso dell'anno l'opera in discorso si sarebbe potuta appaltare.

Questa è la ragione addotta dal signor ministro, ragione che tutti trovarono giusta, e che la Commissione ha dovuto necessariamente apprezzare.

Se questo non soddisfa l'onorevole preopinante, in verità io lascio che egli mantenga intera la sua opinione, e converrà che me ne dia facilmente pace; ma certo non vi era, nè vi può essere alcuna ragione, per la quale potesse rivolgere così amari rimproveri alla Commissione, ed in ispecial modo a chi ebbe altre volte l'onore di servire lo Stato come segretario generale nel Ministero dei lavori pubblici.

PLUTINO. Veramente io pregherei la Camera che nel nominare le Commissioni e queste ultime nell'eleggere il relatore facessero il possibile di non mettere un deputato qualunque nella necessità di trovarsi a fronte di un relatore che fu ministro o segretario generale, che è lo stesso.

Prego la Camera di ben ponderare questa mia proposizione, che la troverà onesta e ragionevole.

Noi abbiamo un bilancio di 107 milioni; tutte le opere stanziate si trovano di aver compiuti i progetti di dettaglio, e, signori, è naturale che un deputato il quale si preoccupa degli interessi locali della sua provincia, trovi strano che le opere che la riguardano non siano state comprese.

Allorquando un relatore della Commissione viene ad incalzare la mano, come feci osservare in tre disegni di legge distinti, dicendo: mancano i progetti di dettaglio, naturalmente chi difende i diritti di quelle provincie

risponde: ma non è colpa delle provincie se non vi sono siffatti documenti; si avrebbe dovuto curare da chi di diritto che i progetti di dettaglio fossero eseguiti, e siccome si trova contemporaneamente e il relatore e chi doveva fare il progetto di dettaglio rivestito delle due qualità, un povero deputato si trova nella posizione in cui io mi sono trovato. Io credo le mie lagnanze al tutto ragionevoli e ne lascio giudice la Camera.

Io doveva dire: i progetti di dettaglio non sono i calabresi che non li hanno fatti o che non li hanno voluti, ma dovevano essere fatti da chi ne aveva l'obbligo, e oggi non si deve insomma gettare a danno dei contribuenti la mancanza di un fatto, e non si dovrebbe insistere così violentemente, come si è insistito, per una mancanza che non era assolutamente addebitabile che a chi scriveva il rapporto.

Veniamo adesso alla discussione della legge che riguarda precisamente lo stanziamento dei fondi.

Noi dobbiamo occuparci di fare in modo che quelle popolazioni abbiano mezzi di comunicazione, e non nell'interesse loro, perchè abituate come sono ai disagi della locomozione, per loro questo è un fatto ordinario e non ne sono tanto impressionate. Ma io desidero che le comunicazioni si aprano affinchè lo sviluppo materiale e industriale di quelle popolazioni possa effettuarsi nell'interesse della nazione, nell'interesse generale.

Noi, signori, fra poco dobbiamo mettere nuove imposte a quelle popolazioni meridionali, intanto che esse dicono: non si è speso ancora un centesimo per noi.

Io non voglio addentrarmi ad indagare se sia colpa dell'una o dell'altra amministrazione, ma dico che da tre anni è invalso questo miserando spettacolo, che quelle provincie in tutti i giorni hanno ottenuto delle promesse e mai si è speso un soldo.

Noi paghiamo, e intanto o per mancanza di progetti di dettaglio, o per negligenza dei prefetti, i quali s'interessano poco, perchè hanno poca affezione per quelle provincie, e non si occupano d'altro che di polizia, e non di opere pubbliche, e di amministrazione, o per qualunque siasi ragione insomma quelle popolazioni sono in uno stato di abbandono che io non voglio esporre alla Camera, come non voglio qui ripetere i rimproveri dei quali fanno segno noi deputati che li rappresentiamo.

Io non sono animato che da due sentimenti: il sentimento del patriottismo; io voglio vedere l'Italia tutta contenta e prospera; il sentimento della giustizia; io desidero che la Camera sia giusta ed imparziale distributrice, così degli oneri come dei vantaggi, a tutte le popolazioni italiane.

Ciò posto, conchiudo pregando il signor ministro di tener presenti le mie raccomandazioni, e la Camera di approvare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'ordine del giorno del deputato Plutino.

Ne do lettura:

« La Camera confida che il ministro dei lavori pub-

blici farà definire tutti gli studi stradali per le provincie meridionali, e presenterà le corrispondenti leggi collo stanziamento dei fondi, e passa all'ordine del giorno. »

(È approvato.)

Il deputato Fiorenzi ha facoltà di parlare.

FIORENZI. Dopo le spiegazioni avute tra il ministro ed il relatore della Commissione, non mi resta ad aggiungere che una sola osservazione intorno al principio enunciato della necessità di piani regolari per l'approvazione dei lavori pubblici.

Io sono perfettamente d'accordo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici, che per l'approvazione di un progetto in bilancio basta solamente il piano di massima, ma tra piano di massima e piano di massima vi è grande differenza.

Alcuni piani di massima non sono che semplici liste, quasi direi di bucato, mentre altri piani di massima hanno tutto quanto è necessario per farsi un concetto esatto dei lavori, ed avere un giusto criterio delle spese necessarie.

Io credo che su questa materia non si possa ora determinare quali siano i particolari richiesti in un piano di questo genere.

Peraltro io pregherei l'onorevole ministro a volersi interessare affinché la legge che regola i lavori pubblici sia migliorata, mentre, come è attualmente, a me sembra che non risponda menomamente ai bisogni dello Stato. Quella legge è confusa e incompleta.

È confusa perchè contiene nel corpo suo molte parti le quali dovrebbero essere invece poste in allegati.

È incompleta perchè non definisce perfettamente come debbono essere compilati i piani sia di massima che di dettaglio.

Quanto poi a ciò che diceva l'onorevole Plutino sulla scelta del relatore, siccome questa cosa ricade anche sulla Commissione, io lo prego a notare che in questa parte il relatore, come quello che aveva avuto parte nella compilazione del bilancio, era piuttosto interessato a sostenere il suo operato che a combatterlo. E se per caso in qualche parte lo ha dovuto combattere, certamente non è stato per sostenere l'opera sua.

Del resto, per quanto riguarda il ritardo di cui l'onorevole Plutino si lagna nei lavori delle Calabrie e in genere delle provincie meridionali, io lo prego di riflettere che questa cosa avverrà sempre, finchè quelle provincie non si persuaderanno che questa sorta di lavori bisogna che siano fatti dalle amministrazioni locali.

Finchè quelle provincie non si metteranno in mente di dover fare essi questi lavori, finchè non reclameranno avanti alla Camera, avanti al Ministero perchè la legge sulle provincie sia modificata in modo che siano posti a loro disposizione e sotto la dipendenza della deputazione provinciale, resi indipendenti dal prefetto gl'ingegneri e tutto l'ufficio che appartiene alla deputazione provinciale medesima; finchè questi impiegati appariranno al Governo e la deputazione provinciale non potrà cacciarli quando non faranno il loro

dovere, si persuadano che non saranno mai serviti. E di questo si persuadano bene, mentre noi ne abbiamo l'esperienza.

Noi sino al 1831 non abbiamo avuto strade; noi dovevamo romperci il collo quando volevamo andare da un luogo all'altro, perchè il Governo non faceva nulla.

Noi abbiamo ottenuto dalla rivoluzione del 1831 questo solo, che ci concessero di fare le strade a spese nostre.

Ebbene, andate ora a vedere le nostre provincie, e voi le troverete tutte fornite di strade; colà perfino alle campagne si va in carrozza, e perchè? Perchè le strade le abbiamo fatte noi.

Noi vi diciamo: vi daremo i sussidi che dovete avere, ma fate voi le vostre strade, e quando le farete, voi non avrete da temere che i vostri interessi siano trascurati; finchè però domanderete come miserabili al Governo che vi faccia l'elemosina, voi non avrete mai niente. E di questo ve ne dovrete persuadere vostro malgrado. (*Movimenti*)

Se domanderete sussidi, voi sapete che il Parlamento non ve li ha mai negati.

Sapete chi potete accusare? Voi potete accusare gli impiegati che non hanno fatto il loro dovere, ma questo non dipende nè dalla Camera nè dal Ministero, perchè esso non ha braccia tanto lunghe per poterli percuotere in tutte le parti d'Italia. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Il deputato Leopardi ha facoltà di parlare.

LEOPARDI. Non è certamente alla vigilia dell'apertura della strada ferrata che deve cominciare il sistema ferroviario arteriale delle provincie meridionali per abbracciare quella cospicua parte d'Italia ed unirli col resto della Penisola, che io mi farò a lamentare la scarsezza dei lavori pubblici per quelle provincie, la quale risulta veramente dal bilancio.

Non credo che per questo ci sia molto malcontento nelle popolazioni del mezzodì, imperocchè, se poco si è fatto, quel poco supera di molto quello che la dinastia borbonica ha fatto in cinquanta anni. Dappertutto si sono aperte e si stanno aprendo strade sì comunali che provinciali. Il ministro ci assicura che presenterà presto una legge in cui saranno classificate tutte le strade nazionali e provinciali, ed allora i progetti di massima, i progetti d'arte saranno meglio sollecitati e si faranno.

Io credo che quella ruota superflua che si chiama direzione napoletana abbia recato molti inciampi alle opere pubbliche di quelle provincie.

E siccome ho parlato della legge promessa, mi permetto di fare una preghiera al ministro che la prepara. Io prego di ricordarsi di due strade degli Abruzzi: una è quella del Sangro, che da Casteldisangro deve condurre a Torino del Sangro. Questa strada è tanto importante che lo stesso Governo borbonico aveva fatto fare gli studi per costruirvi una ferrovia. Ora, se le strade ferrate arteriali debbono portare dei passeggeri

e delle merci, bisogna aprire gli sbocchi delle valli degli Apennini.

La strada è quella della valle del Tronto.

La strada nazionale che conduce da Napoli agli Abruzzi finiva ad Aquila, che era la capitale dell'ultima provincia dell'ex-reame. Ora questa strada nazionale non deve arrestarsi là. Mi pare che debba essere portata sul Tronto fino a San Benedetto, nè il Governo ha molte spese da fare per questo, non essendovi altro che un interstizio di 10 a 12 miglia a costruire per unire le strade che già esistono.

La provincia d'Ascoli è già tutta percorsa dalla strada che va sino al villaggio del Tufo e da Aquila vi è la strada fino a Montereale.

Quindi, come io diceva, rimane una lacuna di sole 10 a 12 miglia da Piedicolle al Tufo per Amatrice. Non è certo un grande spazio. Se vi si continua la strada nazionale, verrà a riuscire sull'Adriatico al porto di San Benedetto.

Questa strada ha pure il vantaggio preziosissimo di condurre la posta nella provincia d'Aquila per lo meno 10 o 12 ore prima che non ci vada oggi, dovendosi fare il giro da Chieti a Popoli e risalire ad Aquila. Allora la posta da San Benedetto andrebbe ad Aquila dieci o dodici ore prima d' adesso.

Io richiamo la cura dell'ottimo ministro dei lavori pubblici sopra queste due strade, ripetendo che l'una di esse è quasi fatta, e non ci manca che un piccolo tratto.

BERTOLAMI. Io ho chiesto la parola, non certo per desiderio di contraddire alle asserzioni dell'onorevole Saracco, ma perchè non venga preoccupato il giudizio della Camera.

L'onorevole Saracco ha per ben tre o quattro volte ripetuto che non v'era alcuna differenza tra il giudizio della Commissione e quello del Ministero relativamente alla costruzione delle opere tutte per le quali vi sono progetti non definiti, ma solo di massima.

Io non posso aderire all'asserzione dell'onorevole Saracco, e spero che nella discussione del disegno di legge che verrà in esame dopo questo, esame che io bramerei oramai senza altri indugi, mi riuscirà di provare che per una strada per la quale il ministro ha domandata l'autorizzazione la Commissione l'ha negata senza buone e solide ragioni, e spero che la Commissione stessa, non che la Camera, vorrà essere del mio avviso.

LOVITO. Ho chiesto la parola quando l'onorevole Fiorenzi, rispondendo all'onorevole Plutino, diceva: « Ma voi ci venite qui a far la figura di miserabili, perchè venite ad ogni momento a chiedere al Governo che vi faccia strade, mentre alle provincie ed ai comuni vostri manca l'attività, l'iniziativa, quell'attività mercè cui nel 1831 con una rivoluzione abbiamo fatto tante strade che possiamo andare in carrozza perfino a casa di ciascuno di noi. »

Io essendo uno appunto di quei miserabili cui alludeva l'onorevole Fiorenzi (*Ilarità*), mi sono creduto in

debito di sorgere a favellare per dire al nostro onorevole collega Fiorenzi...

FIorenzi. Domando la parola.

LOVITO... che, tuttochè io sottoscriva ai suoi principii d'iniziativa individuale, comunale e provinciale, sono nel dovere di dirgli che talune provincie del regno d'Italia, le quali non sono ancora abbastanza conosciute, si trovano in tale stato da mancare delle arterie principali, che sono le strade nazionali.

Io domando all'onorevole collega Fiorenzi, cultore del principio dell'iniziativa comunale o provinciale che sia, come mai si possano accordare, per esempio, cento comuni, dieci consorzi od anche più provincie intorno ad una linea arteriale? In che modo pratico possono essi venire d'accordo quando mancano assolutamente quei centri, queste che io chiamerei stelle polari a cui possan convergere gli sforzi dei consorzi e dei comuni?

È questa la ragione per cui le popolazioni giustamente reclamano prima queste arterie principali, cui rivolgendo gli sforzi loro potranno allora soltanto costruire quelle altre strade comunali, consortili o provinciali che li meneranno fino a casa in carrozza, come vuole l'onorevole Fiorenzi.

Ma poi domanderò io all'onorevole Fiorenzi: spetta ai singoli individui, ai singoli comuni reclamare che la legge comunale e provinciale sia riformata? Questa mi pare che sia opera nostra; e fino a tanto che questo non sia fatto, io credo che le popolazioni le quali mancano assolutamente di mezzi di comunicazione giustamente reclamino di averle al pari delle altre che oggi compongono il regno uno d'Italia.

E dirò ancora a questo proposito, che siccome mi pare aver inteso poc'anzi vari onorevoli deputati a parlare di una strada in Sicilia, e l'onorevole Leopardi di una degli Abruzzi ed altri per le strade di Calabria, io mi sono accorto che fatalmente le divisioni politiche, in cui siamo per tanto tempo restati, ci hanno impresso un certo sentimento di campanile, di municipalismo, per cui noi non guardiamo ad altro che alla località ove uscimmo la prima volta alla luce: poichè, se fosse diversamente (io non accuso nessuno, accuso il passato) certo gli onorevoli preopinanti, invece di ricordarsi unicamente della Sicilia, dell'Abruzzo o della Calabria, si sarebbero ricordati anche di altre provincie, che io non voglio nominare, appunto per non cadere nel difetto (*Si ridè*), ma che credo benissimo abbiano gli stessi diritti.

Ma siccome io ho fede che l'onorevole ministro dei lavori pubblici riguardi gl'interessi, soprattutto i viarii, da un punto di vista più elevato e niente affatto municipale, così son certo, dico, ch'egli prenderà un interesse generale per tutte le provincie le quali mancano di un sistema di vie, e non esito ad eccitarlo a dare le opportune disposizioni perchè sia redatto un quadro statistico della estensione delle varie provincie d'Italia messa in rapporto coll'estensione chilometrica delle linee tanto ferrate quanto nazionali, desiderio a cui io

vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si associasse, affinchè con quei dati alla mano possiamo conoscere le legittime esigenze di alcune parti dello Stato, e fare che finiscano una volta in Italia le gare che derivano dalla disparità delle condizioni economiche delle varie provincie, cessino le gelosie e sia creata quella reciprocità d'affetto che consegue unicamente dal sentirsi uguali, e che vale a cementare più fortemente quell'unità della patria che non bastava proclamare, (*Bravo!*)

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Sono in debito di rispondere alcune parole all'onorevole Leopardi, il quale accennava ad alcune strade importanti che egli ravviserebbe indispensabili nelle provincie degli Abruzzi. Riconosco l'utilità di queste strade, ma mi permetta l'onorevole preopinante, come anche l'onorevole Lovito, di non pronunciarmi in verun modo in questo momento: soltanto si assicurino che tali proposte sono da me prese in grande considerazione.

Dirò alla Camera in che modo io intenda procedere onde venire a concretare un progetto razionale, il quale corrisponda a tutti gl'interessi delle provincie dello Stato.

Devo anzitutto ben determinare quale sia la natura delle strade nazionali, e per determinare la natura di queste strade nazionali tengo allestito un progetto di legge che avrò l'onore di sottoporre alla sanzione del Parlamento. In questo sono determinate le linee delle strade nazionali, affine di non perder tempo, specialmente per quelle provincie dell'Italia meridionale che meno sono provvedute di mezzi di comunicazione. Ho perciò incaricato un amministratore e un distinto ingegnere di elaborare fin d'ora dei progetti per dotare appunto quel paese di una rete di strade nazionali.

Per le provincie meridionali è mio intendimento che si provveda colla massima alacrità alla costruzione di strade provinciali, nello stesso modo che ha accennato l'onorevole Fiorenzi; ma anche per questo non bisogna lasciare le cose all'arbitrio degli uni o degli altri; perciò ho già invitato i signori prefetti a raccogliere tutte le informazioni necessarie su tale proposito, e quando sarà presentato questo progetto di legge, si vedrà che i Consigli provinciali sono incaricati di proporre le reti che credono più importanti, come pure i Consigli comunali sono incaricati di fare lo stesso. Quando tutte queste proposte saranno presentate l'amministrazione centrale le coordinerà fra di loro, e così avremo un sistema completo.

Su questo sistema si formeranno i progetti di massima di una rete, la di cui approvazione sarà deferita ad una Commissione composta di persone competenti, e per tal modo si avrà una norma per la distribuzione dei sussidi che il Governo sarà in grado di dare alle provincie.

Dico di più che già si presentarono società, le quali si assumerebbero esse stesse la costruzione di queste linee stradali senz'altro che la loro esecuzione sia affidata agli ingegneri provinciali o agli ingegneri del Governo.

Soltanto dovranno essere fatte sotto la sorveglianza del Governo.

E qui mi occorre d'entrare in qualche particolare relativamente al sistema che crederei di dover praticare, non dirò in tutte, ma in qualche circostanza, onde agevolare la costruzione delle strade provinciali e comunali.

Ho parlato, o signori, di progetti di massima, e con questi, quando si tratta di strade, si può avere una idea abbastanza esatta del loro costo, laonde quando una linea di strada è ben determinata si può dare ad appalto. Senza entrare nei dettagli del lavoro si darebbero ad appalto delle linee a tanto il chilometro, e le condizioni sarebbero stabilite in un capitolato molto dettagliato nello stesso modo che si fa per le strade ferrate.

Un sistema analogo a questo desidererei di poterlo applicare specialmente nell'isola di Sardegna dove si esordisce in questo momento, e per la quale si è anzi presentata una società che si assume l'incarico di fare i progetti sotto la vigilanza degli ingegneri del Governo. Quando questi progetti saranno fatti, si verrà a calcolare la spesa dietro i dati che la scienza insegna, e si verrà quindi a formare un progetto generale di questa rete stradale; e se io sarò secondato dalle provincie della Sardegna, ho ferma speranza che in otto anni si potrà compiere la rete stradale votata l'anno scorso dal Parlamento invece di attendere sedici anni come è stato stabilito nella legge.

Ora, un sistema analogo intendo applicarlo anche alla Sicilia. Si sono già presentati rappresentanti di società molto rispettabili che intendono procedere per queste strade in modo analogo.

Lo stesso avvenne infine per le provincie meridionali. Si sono presentati a me i rappresentanti di tre società assai potenti, le quali vorrebbero assumere la costruzione di queste linee al modo stesso di quelle della Sardegna e della Sicilia. Queste società trovandosi legate con altre grandi istituzioni di credito, ed appoggiandosi a vasti capitali potrebbero intraprendere anche altri lavori vantaggiosissimi a quelle popolazioni.

Vede dunque la Camera che si sono già ideati i modi che potranno, spero, condurre a risultati favorevolissimi.

Certamente il Ministero prende in considerazione tutte le proposte di strade che vengono fatte, ma non può dar promessa ad alcuno perchè bisogna prima vedere in quale categoria queste devono entrare. Per esempio citerò le Calabrie: il motivo per cui si è potuto far poco in quelle provincie sta nelle proposte fatte dalle medesime provincie. Fu dal mio predecessore domandato alle provincie calabresi un progetto di strade nazionali: questo progetto venne al Ministero, e gli stessi deputati calabresi, ai quali l'ho fatto vedere, hanno dovuto riconoscere che era inaccettabile, perchè si trattava di dichiarar nazionali strade parallele fra loro, distanti solo pochi chilometri ed aventi per iscopo

TORNATA DEL 2 MAGGIO

unico di mettere in comunicazione fra loro le stesse due città; solamente l'una passava in un luogo, l'altra in un altro, per servire ad alcuni paesi circostanti. Ognun vede che queste strade, non che il carattere di nazionali, avevano appena quello di comunali.

Con un progetto di tal natura il Ministero vide che malgrado tutta la sua buona volontà non avrebbe potuto presentarsi alla Camera: quindi dovette procedere a nuovi studi.

Questi si fanno, e in questo momento si lavora con molta intensità per redigere un progetto completo.

In quanto alle provinciali e comunali i progetti devono essere fatti dai comuni e dalle provincie, e quindi coordinati mediante l'ingerenza degl'ingegneri dello Stato. Con questo sistema che intendo seguire spero che giungeremo a fare tacere tutte le lagnanze, ed avremo un sistema stradale che corrisponda a tutti i bisogni dello Stato.

LEOPARDI. Per parte mia ringrazio il signor ministro.

PRESIDENTE. Il deputato Fiorenzi ha la parola.

Voci. Ai voti! ai voti!

FIorenZI. Intendo di dare una semplice spiegazione.

Quando io dissi doversi insistere presso il Ministero perchè dia la libertà di fare piuttosto che pregarlo che faccia, io non ho inteso di portare nessun'offesa al deputato Lovito, nè ad altri. Io voglio solo domandare libertà al Governo piuttosto che mezzi pecuniari.

Quanto poi alle strade provinciali e nazionali, credo che se il ministro si vuole occupare delle strade provinciali, comunali e nazionali, non potrà giungere a importanti risultamenti; bisogna che ognuno faccia la parte sua; il ministro si occupi delle strade nazionali, le provincie ed i comuni si occuperanno delle loro strade; se faranno qualche sproposito, tanto peggio per loro; spendono il loro danaro, ci pensino.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura della discussione generale dei capitoli.

(La discussione generale è chiusa.)

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli):

Capitolo 68, *Strada nazionale da Genova alla Svizzera pel Sempione.* — Ricostruzione del ponte sul Toce al passo del Miggiandone (Pallanza), lire 274,000; per l'anno 1863 lire 100,000; per il 1864 lire 174,000.

Capitolo 70, *Strada nazionale da Genova al confine francese.* — Articolo 3. Ricostruzione del ponte sul Leira in Voltri lire 34,000; per l'anno 1863 lire 34,000.

Capitolo 72, *Strada nazionale da Biella alla Valsesia.* — Costruzione di due tronchi fra Pettinengo e Creva cuore lire 68,500; per l'anno 1863 lire 68,500.

BIANCHERI. Domando la parola sul capitolo 70.

PRESIDENTE. È già approvato.

BIANCHERI. Per un'aggiunta che intenderei di proporre.

PRESIDENTE. Per un'aggiunta, parli.

BIANCHERI. Intendo proporre un'aggiunta la quale

ho fiducia che dal signor ministro e dalla Commissione verrà accolta.

Io chiederei che si scrivesse un'articolo quarto allo stesso capitolo del bilancio, il quale venisse a sanzionare la spesa per la ricostruzione del ponte sul Roja, che fa parte della stessa strada nazionale da Genova al confine francese.

Non è gran tempo che io, parlando alla Camera di questa legge che fu sancita l'anno scorso, di una costruzione in quella valle, dicevo che nel bilancio si doveva mantenere la somma domandata, in quanto che probabilmente si avrebbe dovuto provvedere presto alla ricostruzione di questo ponte che minacciava rovina.

Ora le mie previsioni si sono fatalmente avverate. Sono pochi giorni che, essendo mancata una pila a quel ponte vastissimo, due archi rovinarono, e vi si pose una travata provvisoria, affinchè non fosse interrotto il passaggio; e credo che il ministro ne avrà avuta comunicazione. Però è fuori di ogni dubbio che questo modo di passaggio assicurato momentaneamente non potrà durare lungamente, ma si debbe prevedere che non potrà resistere alla prima piena un poco forte, e allora resterà di necessità interrotta la comunicazione sulla strada nazionale, e non solo non sarà più possibile di transitare per lungo e lungo tempo, ma la spesa della ricostruzione sarà ingentissima, perchè il terreno è di tal natura, che non è possibile di passare il fiume a guado. Pertanto si dovrà provvedere con un passaggio stabile che resista alle acque.

Ritenuta adunque non solo la necessità, ma, direi, l'indispensabilità assoluta di provvedere, e subito, perchè il transito per quella via possa farsi sicuramente, e conseguentemente quei due archi siano ricostruiti solidalmente, io mi lusingo, senza aggiungere altre parole, che tanto il signor ministro quanto la Commissione vorranno accettare una mia proposta che sarebbe così concepita:

« Ricostruzione del ponte sul Roja: per l'esercizio del 1863, 100,000 lire, e per l'esercizio del 1864, 170,000 lire. »

Onde prevenire poi ogni difficoltà che potrebbe sorgere nella mente di chi abbia udito le osservazioni scambiate tra l'onorevole ministro e la Commissione, mi occorre di far presente che questo ponte è corredato di tutti gli studi non soltanto di massima, ma di dettaglio; perchè, siccome il lavoro del ponte stava unito alla costruzione della strada del Roja, sin dal 1855 se ne intrapresero gli studi, i quali poi furono sottomessi all'approvazione del Consiglio superiore, il quale avendo ordinato alcune variazioni quando reggeva i lavori pubblici il signor Peruzzi, il ministro diede incarico all'ufficio tecnico della provincia perchè le prescrizioni ordinate dal Consiglio superiore fossero compiute.

Ora queste furono condotte a termine completamente, e gli studi sono non più di massima, ma di dettaglio; dimodochè non vi può essere alcuna difficoltà perchè l'appalto venga fatto immediatamente e sia così provveduto alla esecuzione del lavoro.

Ed anzi credo di non andar errato, dicendo che la cifra a cui ascende la spesa è di lire 270,000, cosicchè proporrei la somma di lire 100,000 sul bilancio del 1863 e di lire 170,000 sull'esercizio del 1864.

Io mi affido che, attesa l'urgenza, non solo, ma l'indispensabilità di questi lavori, la Commissione vorrà accettare la mia proposta, che spero troverà appoggio nel signor ministro e nella Commissione stessa.

ME ABREA, *ministro pei lavori pubblici*. Pervenne effettivamente al Ministero la notizia che il ponte della Roja aveva due archi rovinati, che in tutta fretta si era dovuto puntellare, e che quel passaggio era minacciato, poichè una piena può ocasionarne la rovina completa.

Credo che la costruzione di questo ponte sia una cosa urgentissima, perchè da un istante all'altro potrebbe essere intercettata la comunicazione tra l'Italia e la Francia.

Avuta questa notizia, comunicai immediatamente alla Commissione incaricata di riferire, non su questa legge, ma su un'altra che porta il numero 375, onde vedere se ci fosse mezzo di introdurre questa spesa nella legge medesima.

La cosa fu rimandata al Ministero, lasciando poi alla Camera la cura di decidere se essa credesse conveniente di accettare questa introduzione di nuova spesa in quella legge, ovvero se convenisse piuttosto presentare una legge speciale.

Il progetto definitivo di dettaglio, a cui alludeva l'onorevole deputato Biancheri, non è ancora pervenuto al Ministero, ma vi è bensì al Ministero da qualche tempo un primo progetto di massima, fatto con sufficienti dettagli ed esattezza, e questo progetto fa ascendere la spesa a lire 270,000.

Ora io credo che la spesa sia indispensabile ed urgente; la questione sta solo nel vedere se debba introdursi questa spesa nella presente legge, ovvero se sia meglio presentare un progetto di legge speciale a questo riguardo.

Ed io su questo punto mi rimetto a quanto sarà per decidere la Camera.

POSSENTI. Le notizie date in ultimo dall'onorevole Biancheri rispetto allo stato in cui si trova il progetto di questo ponte, e specialmente quelle recate direttamente dal signor ministro rispetto all'assoluta necessità ed anche al desiderio ch'egli avrebbe dimostrato di aggiungere questa stessa opera alle altre del progetto in discussione, mi tolgono l'adito ad oppormi direttamente a che sia introdotta nel presente progetto questa addizione, come crederei essere dover mio il farlo, ove mancassero le avute spiegazioni.

Ma per altro io credo che sarebbe un cattivo precedente quello di accettare direttamente ed immediatamente la proposta Biancheri e di votare seduta stante una spesa nuova senza che la Commissione conosca perfettamente il progetto e le ragioni di esso.

Io quindi proporrei che venissero rassegnati i docu-

menti alla Commissione perchè ne prenda cognizione e ne possa riferire in una prossima seduta.

PRESIDENTE. Il deputato Biancheri ha facoltà di parlare.

BIANCHERI. Parlerò dopo il signor relatore.

SARACCO, *relatore*. Sento il dovere di dire alla Camera che in realtà questa proposta non arriva nuova a tutti i membri della Commissione.

Sta di fatto che il ministro pei lavori pubblici ha fatto gli uffici opportuni presso la Commissione affinchè vedesse modo di concedere i fondi necessari per la ricostruzione del ponte sul Roja, e che in tale occasione fece valere quelle stesse ragioni gravissime di urgenza e di utilità pubblica che oggi venne enumerando avanti alla Camera.

Ma è altrettanto vero che la Commissione aveva già compiuto il suo lavoro, cosicchè il desiderio del signor ministro non potè essere per quest'unica ragione soddisfatto.

Tuttavia ad essere intieramente esatto e veritiero mi occorre di dichiarare che i pochi membri della Commissione che erano presenti, benchè il rapporto fosse già stato letto ed approvato, avrebbero volentieri aderito nel concetto del ministro, se avessero ricevuto sicure notizie circa l'esistenza del progetto d'arte, ed il Ministero non si fosse limitato a mandare un semplice calcolo di spese, dal quale non appariva se in realtà vi fosse già un progetto abbastanza regolare perchè la Camera si potesse pronunziare. Come poi il signor ministro aveva diritto di fare direttamente la sua domanda alla Camera, fu giustamente osservato che in tale occasione avrebbe avuto mezzo a far meglio conoscere lo stato vero delle cose, e la Camera avrebbe potuto pronunziarsi con maggior conoscenza del fatto.

Senonchè l'onorevole ministro non ha creduto oggi di fare alcuna proposta, e la Camera trovasi presentemente chiamata a rendere il voto sovra una proposta dell'onorevole Biancheri: la qual cosa, a mio avviso, cangia d'assai i termini della questione, e domanda tutta la nostra attenzione. Sarebbe infatti un procedere alquanto pericoloso quando si permettesse che a mezzo d'una discussione un deputato sorgesse e portasse innanzi alla Camera un progetto nuovo, sovra del quale il Ministero non abbia creduto di poter prendere l'iniziativa, e che la Camera senz'altro esame e preavviso della sua Commissione consentisse così di buon animo ad accogliere la proposta di una spesa nuova.

Così stando le cose, potrebbe il signor ministro far sua questa proposta dell'onorevole Biancheri, e siccome la costruzione del ponte sul Roja è non solo urgente, ma richiesta ancora dai principii di buona economia, siccome ancora la proposta non è affatto nuova, perchè venne già sottoposta ad un primo esame della Commissione, ed ella in massima non rifiutava di voler aderire a questa proposta, così io non avrei niente in contrario a che lo stanziamento fosse accettato dalla Camera, tuttavolta però che il signor ministro con-

TORNATA DEL 2 MAGGIO

sentisse a prendere egli stesso l'iniziativa di tale proposta.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Io devo mettere la questione ne'suoi veri termini.

È giunta al Ministero la notizia della rovina del ponte sul Roja, ed immediatamente il Ministero ha creduto di doverne informare la Commissione che riferiva sopra la legge delle opere pubbliche che facevano parte del bilancio del 1863.

Finora non giunse al Ministero il progetto particolareggiato, a cui allude l'onorevole deputato Biancheri. Questo progetto è chiamato, ma sinora non l'ho visto.

BIANCHERI. Non è giunto, ma esiste.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Però il Ministero aveva già, come dissi, un calcolo assai particolareggiato sopra un disegno, dirò, un po' ristretto...

LANZA. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... del collocamento del ponte e delle sue discussioni, per cui, dietro questi dati, si può avere un'idea bastantemente esatta dell'importare della spesa, la quale ascende a lire 270,000.

Se io non consultassi che il mio desiderio di evitare un'interruzione sopra la strada che congiunge la Francia all'Italia, pregherei la Camera di voler accogliere questa proposta nel progetto di legge attuale, siccome anch'io ne faceva l'invito alla Presidenza della Camera medesima; ma nel fare questa proposta non vorrei pregiudicare veruna questione, tanto più che ritengo che in questa circostanza non fu il deputato Biancheri che prese l'iniziativa di questa proposta, bensì fu il ministro, il quale per il primo si rivolse alla Commissione onde introducesse questa nuova spesa nel progetto di legge che è attualmente sottoposto alla vostra discussione; per cui non si può dire che sia un deputato che introduca incidentalmente una nuova spesa, ma è il ministro che ne ha preso l'iniziativa.

Soltanto io non ho potuto presentare questa nuova proposta con tutte quelle forme che sono prescritte dalle leggi amministrative, perchè si è trattato di un caso improvviso, che non lo ha permesso.

Questo è lo stato delle cose; la proposta viene fatta dal ministro, resta che la Camera l'accolga, se lo crede.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Biancheri.

BIANCHERI. Dopo le parole dette dal signor ministro mi rimane poco ad aggiungere.

Debbo anzi tutto dichiarare che non avrei voluto che la mia impazienza, direi così, nel parlare della presente questione alla Camera avesse potuto pregiudicare la questione medesima.

Io sapeva che questa questione era stata agitata dal Ministero e dalla Commissione, e conosceva lo stato in cui doveva trovarsi.

Mi è sembrato che il signor presidente leggendo subito l'articolo del capitolo, ciò potesse per avventura togliere che si accennasse dal signor ministro alla stessa

proposta che io non dubitavo avrebbe attirato l'attenzione della Camera. Sicchè non sono io che ho fatto questa proposta, e per avventura non avrei io neppure ardito di farla, ma rammentai alla memoria dell'onorevole ministro ed a quella della Commissione che di questa cosa si era già parlato.

Limitata la cosa a questo punto, non è già che io ne voglia fare una questione di principio (in questo sarei d'accordo coll'onorevole Possenti, che forse sarebbe pericoloso che così d'un salto si potesse venire a proporre un aumento di spesa), ma non ho voluto far altro se non che accennare alla condizione speciale in cui versa questa domanda, ed è che il ponte è veramente rovinato. Attualmente si è dovuto fare un passaggio provvisorio, ma questo naturalmente sarà distrutto se le acque del torrente gonfiano, ed allora le comunicazioni saranno completamente interrotte. Nè ciò basta, imperocchè prima che si provvegga alla ricostruzione di questo ponte, sarà d'uopo costruire un altro ponte provvisorio in un terreno così fatto che renderà la spesa fortissima; ed allora non solo non ci sarà alcun beneficio per lo Stato, ma vero danno, perchè converrà fare una spesa doppia.

Ritenuto adunque che le comunicazioni possono essere interrotte da un momento all'altro in una strada di tanta importanza come è questa; ritenuta non come una circostanza che si presenta nel momento da poter provvedere, poichè la Camera si occupa di spese identiche, io mi affido che senza voler per nulla toccare la questione di principio, che è completamente lasciata intatta, la Camera vorrà aderire a questa domanda, come dissi, non mia (perchè non avrei forse ardimento di farmene promotore), ma messa innanzi dallo stesso ministro, che meglio di me conosce essere indispensabile che si provveda subito a questo lavoro.

PRESIDENTE. Il deputato Lanza ha facoltà di parlare.

LANZA. Io non esito punto a prestare intera fede alle osservazioni ed alle dilucidazioni date dall'onorevole deputato Biancheri ed anche dall'onorevole ministro, cioè a dire sulla necessità di procedere in via di urgenza alla costruzione del ponte a cui si è accennato. La cosa è abbastanza evidente; se esso è rovinato, se per ora non esiste che una travata provvisoria, la quale può essere trascinata via dalla prima fiumana, è palese che non bisogna perder tempo, ed è necessario ricostruire tal ponte il più presto possibile.

Ma per quanta sia quest'urgenza, io non so persuadermi che un ritardo di alcuni giorni possa trarre con sè il pericolo di veder trascinata via il ponte provvisorio, e di non essere più in tempo per costruirne uno definitivo. Qui non si tratta di altro che di dar campo alla Commissione di esaminare questo progetto, e di riferire dopo aver preso cognizione dell'entità della spesa e dei calcoli che saranno presentati dal signor ministro per istabilire con grande approssimazione l'ammontare della spesa e la necessità dell'opera. Sono fissate per legge le norme colle quali si richiede che

una spesa la quale oltrepassa una data somma non possa essere allogata in bilancio se prima non intervenga una legge speciale. Ciò si richiede dalle leggi generali d'amministrazione pubblica appunto perchè non si votino irreflessivamente, senza sufficiente esame, somme che possono impegnare lo Stato in una spesa troppo rilevante. Mi pare che si possa conciliare benissimo l'urgenza dell'opera colla regolarità, attendendo solo alcuni giorni, e lasciando che almeno in parte non si sorpassi sulle norme stabilite pel buon andamento della cosa pubblica.

Farò ancora una domanda al signor ministro.

Desidererei sapere se la ricostruzione d'un ponte non possa per avventura essere fatta coi fondi già stanziati in bilancio per miglioramenti stradali, per le spese di manutenzione e di riparazione. A me pare che non trattandosi d'altro che di rifare un ponte, e di ricostruire un'opera preesistente, la spesa ne debba già essere contemplata fra quelle relative ad opere le quali sono nel bilancio qualificate come opere di miglioramento e di riparazione. Sono stanziati in bilancio due milioni circa per miglioramenti stradali. Mi pare che non si nuocerebbe ad alcun'altra opera, qualora il Ministero riconoscendo l'urgenza della cosa, volesse fare eseguire la ricostruzione di questo ponte coi fondi già stanziati in bilancio, e qualora prima del fine dell'anno occorresse di provvedere ad altre opere pubbliche egualmente necessarie, per le quali mancassero i fondi in bilancio, potrebbe il Ministero chiedere un supplemento di spesa. Così si eviterebbe ogni possibile ritardo in ordine alla ricostruzione di questo ponte, la quale, lo ripeto, può essere contemplata, come spesa di riparazione o di miglioramento stradale.

Di simili ricostruzioni certamente ne occorreranno molte, e non credo che il signor ministro ogni volta che saranno da farsi e importino spese maggiori di 30,000 lire, venga alla Camera per domandare l'approvazione d'una legge speciale per uno stanziamento apposito.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

L'onorevole deputato Lanza riconoscendo l'urgenza del lavoro di cui si tratta, domanda però al ministro, se la somma occorrente per effettuare la ricostruzione del ponte sul Roja non possa prelevarsi sopra i fondi stanziati in bilancio per miglioramenti.

Anzitutto debbo ricordare gli appunti che furono fatti.

LANZA. Ma la somma l'abbiamo stanziata.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Permetta; sopra i fondi per miglioramenti è stato dichiarato dalla Commissione del bilancio che d'ora innanzi questi fondi debbono scomparire ogni qualvolta la somma ecceda le 30 mila lire.

POSSENTI. Domando la parola.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Dunque sarebbe andar contro il voto già manifestamente espresso dalla Commissione del bilancio.

LANZA. No! no!

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Permetta. Osservo inoltre che i fondi per miglioramenti, i quali costituiscono una categoria che ascende, se non erro, alla somma di due milioni, non costituiscono una somma in massa, ma sono attribuiti alle opere specificate nel bilancio: per cui ogni menoma spesa ha la sua applicazione, ed in conseguenza non sarebbe possibile di applicare una parte della somma portata per miglioramenti, senza sospendere o differire opere per le quali sono già bilanciati i fondi.

Adunque qui si tratta o di differire opere per le quali sono già i fondi stanziati, e probabilmente vi sono già degli impegni presi, oppure di venir a stanziare nuovi fondi nel bilancio per queste opere. Io quindi credo che nello stato attuale non sia possibile accogliere la proposta dell'onorevole Lanza. Se la Camera avesse accordato al Ministero una somma in massa per opere di miglioramento senza specificare l'applicazione di quella somma, capisco benissimo che il Ministero avrebbe tutta la latitudine occorrente per provvedere ai casi straordinari. Ed è appunto questo, lo ripeto, il motivo per cui io aveva proposto la somma di due milioni per provvedere a quelle eventualità che prevedeva, e che disgraziatamente succedono. Ma adesso tali fondi non sono più in bilancio, e ragion vuole che o si provveda attualmente colla legge che si discute, oppure che il ministro venga prontamente alla Camera con una legge speciale, a domandare un aumento di fondo di 270 mila lire per la costruzione del ponte sul Roja.

POSSENTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Possenti.

POSSENTI. Credo necessario di schiarire in poche parole quale sia il vero senso della proposta fatta dalla Commissione del bilancio nella sua relazione rispetto ai miglioramenti, parendomi che il signor ministro le presti un senso diverso dal vero, colla proposta di sopprimere nel titolo primo delle spese ordinarie i capitoli dei miglioramenti: essa non intese appunto di escludere dalle spese ordinarie tutte quelle oltrepassanti le 30 mila lire: essa ha solamente inteso che si debbano tenere ben distinte le spese delle due nature, qualunque sia il loro importo; essa cioè ammise che nel bilancio ordinario figurassero le spese di riparazioni ed anche quelle così dette di grandi riparazioni; così, per esempio, quella che venne testè posta in campo sarebbe positivamente una spesa che dovrebbe figurare nel bilancio ordinario, quantunque di importo molto maggiore delle 30 mila lire, perchè non serve altro che a mantenere il capitale d'opere pubbliche che già lo Stato possiede; che se invece si trattasse di fare un ponte dove ora si passa a guado, in allora si tratterebbe di fare un'opera nuova che dovrebbe entrare nelle straordinarie, perchè aumenta di fatto il capitale medesimo.

Date queste spiegazioni, osserverò, in quanto alla proposta dell'onorevole Lanza, che se il signor ministro volesse ben osservare i vari articoli del capitolo *Miglioramenti*, forse non sarebbe improbabile il riscontrare

fra tutte quelle opere certune d'importo anche maggiore delle 170 mila lire, i di cui progetti non si troveranno in tale stato di manipolazione da potere avere il loro incominciamento prima della fine dell'anno; ma ad ogni modo, siccome la possibilità di non trovarne vi è sempre, io credo che il meglio sarebbe l'attenersi alla proposta da me fatta, e che fu anche riprodotta dall'onorevole Lanza, cioè di lasciare che la Commissione vegga bene lo stato delle cose, e ne riferisca formolando la sua proposta in una prossima seduta.

PRESIDENTE. Due sarebbero dunque le proposte.

La prima del deputato Biancheri, consentita dal signor ministro, si è perchè si aggiunga al capitolo 70, intitolato: *Strada nazionale da Genova al confine francese*, un articolo 4, *Ricostruzione del ponte sul Roja*, assegnando sull'esercizio 1863 lire 100,000, sull'esercizio 1864 lire 170,000.

I deputati Lanza e Possenti propongono che la Camera invece di deliberare immediatamente sopra questa proposta, la voglia inviare alla Commissione, perchè ne riferisca in una delle prossime tornate.

BIANCHERI. Io accetto di buon grado la proposta degli onorevoli Possenti e Lanza, perchè sia inviata la proposta alla Commissione, affinchè voglia occuparsene domani e riferirne lunedì alla Camera, giacchè veggo che oggi il progetto non potrà essere approvato. Anche io desidero che la Commissione se ne possa fare un criterio esatto e venga a riferirne alla Camera.

PRESIDENTE. La proposta di cui fu data lettura sarà dunque senz'altro inviata alla Commissione.

Capitolo 72, *Strada nazionale da Biella alla Valsesia*. — Costruzione di due tronchi fra Pettinengo e Crevacuore: pel 1863, lire 68,500.

(È approvato.)

Capitolo 77, *Strada da Acqui a Novi*. — Sistemazione del tratto fra Ovada ed Acqui: pel 1863 lire 90,000; pel 1864 lire 100,000; pel 1865 lire 110: totale 340,000.

(È approvato.)

Capitolo 81, *Strada nazionale dello Stelvio*. — Ricostruzione del ponte in legno sull'Adda a Grosio, in provincia di Sondrio: pel 1863 lire 48,700.

(È approvato.)

Capitolo 81 bis, *Strada nazionale da Como a Maccagno sul lago Maggiore*. — Sistemazione del tratto di diramazione alla costa d'Orsa: pel 1863 lire 45,000; pel 1864 70,000: lire 115,000.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Occorrerebbe qui fare una variazione alla cifra di questa spesa; invece di 115,000 lire bisognerebbe portare il totale a lire 118,662 91, che è il risultamento della proposta ultimamente fatta al Ministero a tale riguardo, e sarebbe di 45,000 lire sul 1863, e di lire 75,662 91 sul 1864.

SARACCO, relatore. Trattandosi della risultanza di un

progetto approvato e della piccola somma di 3000 lire, la Commissione non dissente.

PRESIDENTE. La somma totale adunque sarebbe di lire 118,662 91 divise come segue: 45,000 nel 1863, 73,662 91 nel 1864.

Se non vi è opposizione, s'intende approvata.

(È approvata.)

Capitolo 83, *Strada nazionale in Valle di Scalve*. — Sistemazione fra Castione ed il Giogo in provincia di Bergamo, lire 37,000 stanziati nel 1863.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Il progetto di questo tronco di strada ascende a lire 44,000, quindi sarebbe conveniente di portare la somma invece di 37,000 a 44,000.

SARACCO, relatore. Debbo avvertire che secondo i ragguagli ottenuti dal Ministero, risultò che la somma fissata in progetto per questo tronco di strada, sta fra le 36,000 e le 37,000 lire, ed è per ciò che la somma proposta prima in lire 44,000 fu ridotta a 37,000 lire. Se io sono caduto in errore, non ho difficoltà a rettificarlo, ma credo che le mie notizie sieno abbastanza precise ed esatte.

Avverto inoltre che il rapporto stesso del Ministero lascia già credere che la somma proposta in bilancio stesse al disopra del bisogno, e se stia in fatto quanto ho creduto di poter asserire, è chiaro che basterà stanziare a tal fine la somma di lire 37,000.

Ma ripeto, questa è una questione di semplice fatto, e se il Ministero credesse, si potrebbe rinviare alla Commissione perchè verifichi la cosa.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Appunto vedendo la differenza di somma tra la proposta del Governo e quella della Commissione, ho fatto nuove indagini, e negli uffici del Ministero fu accertato che il progetto di quel tronco di strada ascendeva a 40,000 lire e non a 37,000. Del resto non ho difficoltà che la questione sia rimandata alla Commissione perchè faccia maggiori ricerche.

PRESIDENTE. Dunque il capitolo 83 viene rimandato alla Commissione.

Ora il deputato Finzi propone un capitolo 84 bis, così intitolato:

« Per la costruzione di un ponte di barche sul Po lungo la diramazione della strada nazionale mantovana, fra Viadana e Brescello, si assegna la somma di lire 250,000. »

Come la dividerebbe il deputato Finzi riguardo agli anni?

FINZI. Tutta sul 1863, essendo 150,000 lire tolte dal 1862.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Volendo mantenere lo stesso principio che si adottò per il ponte sul Roja, mi pare conveniente che la questione sia rimandata alla Commissione; darò a questa tutte le informazioni occorrenti, onde possa giudicare della convenienza della spesa.

Come ebbi l'onore di dire, il progetto è formato, anzi è pronta persino la relazione per farne una legge;

la Commissione vedrà se sia il caso d'introdurlo senz'altro in bilancio, ovvero di farlo oggetto di una legge speciale.

FINZI. Io non posso oppormi in alcun modo al divisamento del signor ministro.

PRESIDENTE. Dunque anche questo capitolo 84 *bis* s'intende inviato alla Commissione.

Capitolo 98, *Strada Emilia*, (Toscana). — Articolo 3. Ricostruzione in muratura del ponte sul Bruna: lire 36,621 92, stanziato nel 1863.

(È approvato.)

Capitolo 99, *Strada nazionale di Pozzuoli*. — Articolo 2. Costruzione in provincia di Napoli del tratto dal Cannello di Licola...

RICCIARDI. Licòsa.

PRESIDENTE. Io sono stato avvertito che si deve leggere *Licòla* e non *Licòsa*.

Si dirà adunque dal Cannello di Licola al ponte di Quagliano.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Parli.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero aveva proposto la somma di 360,000 lire per la costruzione di quel tronco. La Commissione ha creduto di dover ridurre la spesa a sole 150,000 per alcuni tronchi per i quali esiste già un progetto, mentre pel tronco mancante non vi sarebbe un progetto compiuto.

Debbo prevenire la Camera che con quella somma di lire 150,000 non si provvede alla costruzione di tutto quel tronco di strada, ma vi sarà ancora un'altra somma che bisognerà chiedere negli esercizi venturi pel termine di quella strada medesima. Onde sarebbe necessario introdurre anche in questo capitolo una parola la quale indicasse che questa spesa non s'estende a tutto il tronco, ma soltanto ad una parte.

SARACCO, relatore. Io credo che il desiderio del signor ministro è perfettamente raggiunto, perchè si è detto appunto che le lire 150,000 erano appena sufficienti per il tratto dal Cannello di Licola al ponte di Quagliano.

È chiaro adunque che rimarrà a decidere altra volta sul rimanente della spesa a compimento dell'intera linea.

PRESIDENTE. Adunque, se non vi sono opposizioni, per questo tratto si stabiliscono lire 150,000, divise in lire 50,000 pel 1863, e lire 100,000 pel 1864.

(È approvato.)

Capitolo 100, *Strada nazionale del pendio d'Agnano*, rettificazione del terzo tronco in provincia di Napoli, lire 140,000 divise in lire 26,000 pel 1863, e lire 114,000 pel 1864.

RICCIARDI. Vorrei qualche schiarimento su quest'articolo dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

S'intende forse parlare di lavori i quali accennino all'esecuzione del decreto del luogotenente Farini, in virtù del quale ordinavasi il prosciugamento del lago di Agnano? Il quale prosciugamento è per tutti i paesi

circostanti un antico desiderio delle popolazioni, cui le esalazioni del detto lago sono pestifere.

Io desidero di sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, se in questa somma sia compreso il denaro necessario, se non altro, alle prime opere del prosciugamento in discorso.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Debbo far osservare all'onorevole deputato Ricciardi che la spesa pei lavori del prosciugamento del lago a cui ha accennato non ha che fare col bilancio dei lavori pubblici, ma che spetta al bilancio di agricoltura e commercio, e che per conseguenza non potrebbe entrare in questo bilancio, mentrechè la somma di che si tratta è meramente relativa alla costruzione di ponti e delle opere occorrenti.

RICCIARDI. In questo caso mi riserverò di fare un giorno le debite interpellanze al ministro d'agricoltura, industria e commercio.

PRESIDENTE. Se non c'è opposizione, il capitolo 100 s'intende approvato.

(È approvato.)

Capitolo 103, *Strada nazionale in Matera*. — Articolo 3. Costruzione del ponte in muratura sull'Olivento coi relativi accessi, lire 89,250, di cui lire 50,000 sul bilancio del 1863 e lire 39,250 sul bilancio del 1864.

(È approvato.)

Capitolo 108, *strada degli Abruzzi*. — Articolo 5. Costruzione di casette di ricovero al piano di Cinque Miglia (Abruzzo Citeriore), lire 24,000 sul bilancio del 1863.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero aveva proposto per la costruzione di queste casette di ricovero la somma di lire 66,300; la quale somma venne ridotta dalla Commissione a lire 24,000; nello stesso tempo la Commissione esortò il ministro a fare dei progetti più ristretti onde possano essere contenuti, quanto alle spese, nei limiti proposti dalla Commissione.

Io debbo osservare che queste casette non sono destinate semplicemente ai cantonieri i quali debbono invigilare la strada, ma che sono veri ricoveri, i quali debbono ricevere uomini, cavalli e anche qualche poco di forza pubblica per custodire quella strada la quale, come ognuno sa, è pericolosa; e mi basterà ricordare che in quest'anno il ministro della guerra ha dovuto far costruire delle baracche onde ricoverare delle truppe le quali erano incaricate d'invigilare alla sicurezza della strada.

Io pertanto non saprei se quella somma di lire 24,000 sia sufficiente per ottenere lo scopo a cui mirano queste costruzioni. In conseguenza, piuttosto che fare una costruzione incompleta, io crederei più conveniente di cancellare per quest'anno questa somma di lire 24,000, riservandosi il Ministero di vedere se la spesa occorrente per queste fabbriche possa essere ristretta a lire 24,000, oppure debba stanziarsi in una somma maggiore. Quindi proporrei che venisse cancellata per quest'anno la somma.

SARACCO, relatore. La Commissione si rimette inte-

TORNATA DEL 2 MAGGIO

ramente al giudizio del signor ministro; e giacchè si tratta di cancellare una spesa, non sarà per certo la Commissione che vorrà opporsi.

PRESIDENTE. Dunque questa spesa s'intende cancellata.

Capitolo 109, *Strada da Pizzoli a Montorio*. — Completamente del tratto da Montorio alla contrada di Badipetto (Abruzzo Ulteriore), lire 540,000 ripartita come segue: per l'anno 1863, lire 50,000; per l'anno 1864, lire, 240,000; per l'anno 1865, lire 250,000.

CAMERINI. Se l'onorevole ministro credesse possibile di far trasportare sopra questo lavoro qualche somma maggiore per quest'anno, sarebbe cosa di grande interesse ed utilità, perchè quella strada occuperebbe non solo molta braccia, ma sarebbe non lieve rimedio contro il brigantaggio, essendo il punto, d'onde passano più volentieri i briganti da una provincia all'altra negli Abruzzi; ed in conseguenza la strada aperta per quei siti sarebbe uno dei mezzi più efficaci per rendere facile la persecuzione dei malviventi. Diminuirebbe inoltre l'emigrazione nel Pontificio, pur troppo contagiosa.

Desidererei pertanto, se possibile lo credesse il ministro, che la somma a spendersi in quest'anno fosse aumentata, quando anche abbia ad esser diminuita sull'anno 1865.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Io non avrei nessuna difficoltà che fosse di qualche poco aumentata la somma portata nel 1863 per la costruzione di quella strada. Ma non bisogna però credere che si possa aumentare di tanto questa somma, perchè le opere non si potrebbero tutte eseguire.

Come ben osservava l'onorevole deputato Saracco, ci vogliono ancora i progetti definitivi, e tutto questo richiede un tempo molto lungo siccome è probabile che in quest'anno non si possa spendere una gran somma per tale strada. Tuttavia, siccome il Ministero riconosce anche la necessità di provvedere questa parte di territorio di strade, tanto più che sono luoghi molto infestati dai briganti, non ho la menoma difficoltà che la somma di 50,000 lire per quest'anno sia portata a 80,000 lire, per cui verrebbe ridotta la spesa nel 1865 a 110,000 lire oppure a 100,000, se così si vuole.

CAMERINI. Comprendo la difficoltà dell'onorevole signor ministro e mi rimetto a lui ed alla Camera; ma mi piacerebbe ehe la somma fosse per ogni evento aumentata, salvo a riportarsi l'avanzo all'anno seguente.

PRESIDENTE. Vorrebbe che nel 1863 fossero stanziati 100,000 lire?

CAMERINI. Appunto.

PRESIDENTE. La Commissione non fa opposizione.

Adunque, ferma la somma totale, nell'anno 1863 si inscriverebbero lire 100,000; nell'anno 1864, 240,000 e nel 1865, lire 200,000.

Se non vi sono opposizioni, s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Capitolo 110, *Strada del Cicolano*. — Costruzione fra Avezzano e Rieti pel monte Leviano (Abruzzo Ulteriore.)

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Qui occorre-

rebbe stanziare una nuova somma che non è stata proposta dal Ministero, per la strada Marsicana tra Avezzano e Raiano.

Questa strada fu deliberata dall'amministrazione napoletana nel 1860 e vi fu già stabilito il contratto ed in parte eseguito. Soltanto non si stanziarono i fondi occorrenti per un tal tronco perchè mancava il progetto, che ora è pervenuto al Ministero, o più precisamente vi è pervenuto il prospetto della somma occorrente per la sua esecuzione.

Essa ascende a lire 151,300 e in forza del contratto stipulato nel 1860 dovrebbe essere pagata dal Governo entro il 1863. Se dunque non si stanziasse nel bilancio una tal somma, il Ministero non avrebbe mezzo di far fronte agli impegni presi dalle precedenti amministrazioni.

Sarei quindi a pregare la Camera di voler anche introdurre la somma di 151,300 lire per costruzione del tratto da Avezzano a Raiano indicato sotto il capitolo 110 bis. Ma siccome non conviene introdurre una somma così importante senza il previo esame della Commissione, pregherei la Camera di permettere che sia la mia proposta rimandata alla Commissione, affinchè esamini se questa spesa sia a comprendersi nella legge attuale.

PRESIDENTE. Questo capitolo 110 bis, *Strada Avezzano*, s'intenderà inviato alla Commissione.

Resta intanto approvato il capitolo 110 nelle somme che ho accennate.

(È approvato.)

Capitolo 111, *Strada dell'Umbria*. — Costruzione del tronco attraverso Antrodoco (Abruzzo Ulteriore II), lire 100,000, ripartite come segue: per l'anno 1863, lire 60,000; per l'anno 1864, lire 40,000.

(È approvato.)

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Qui bisognerebbe anche introdurre un nuovo capitolo 112, articolo 4, per la strada nazionale delle Puglie nella traversa dell'abitato di Brindisi.

Questa somma venne già portata sul bilancio 1862, ma per non essersi approvato l'appalto entro il detto esercizio, la Corte dei conti ritiene che la somma stanziata a questo scopo sia passata in economia.

Ora, siccome è indispensabile questo lavoro, pregherei la Camera di voler portare questa somma nel 1863 sotto la denominazione: capitolo 112, articolo 4.

PRESIDENTE. S'intende inviato alla Commissione anche questo capitolo 112, articolo 4.

Capitolo 113, *Strada nazionale delle Calabrie*. — Articolo 3. Completamento del secondo tratto dal fiume Lao per Mormanno a Campotanesi (Calabria Citeriore), L. 273,562 10; per l'anno 1863, lire 90,000; per l'anno 1864, lire 90,000; per l'anno 1865, lire 93,562 10.

(È approvato.)

Articolo 4. Rettifica del tratto fra il Galdo e Castelluccio, lire 212,495; per l'anno 1863, lire 56,000; per l'anno 1864, lire 80,000; per l'anno 1865, lire 76,495.

(È approvato.)

Articolo 6. Sistemazione del tratto da Torre Cavallo

a Villa San Giovanni (Calabria Ulteriore I), lire 180,000; per l'anno 1863, lire 90,000; per l'anno 1864, lire 90,000.

(È approvato.)

Articolo 7. Allargamento della strada sopra tre tratti in provincia di Catanzaro, lire 76,000 per l'anno 1863.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Anche qui occorre un'osservazione analoga a quella che ho già fatta per un'altra strada.

La somma primitivamente domandata dal Ministero era di lire 724,000, e venne ridotta dalla Commissione a sole lire 76,000 perchè mancavano i progetti per un tronco la cui spesa ascende a lire 448,000.

Osservo però che vi è già un calcolo per la spesa completa di quel tronco sicchè non si può dire che non si sia ancora proceduto ad uno studio di quella strada. Per il 1863 basterà la somma di lire 76,000, ma non vorrei che con tal voto si pregiudicasse la questione dell'ultimazione di questa strada per la quale è probabile che si abbiano poi a stanziare le spese di lire 220,000 nel 1864, e di lire 228,000 nel 1865.

PRESIDENTE. Salvo questa dichiarazione, il signor ministro però non fa alcuna proposta?

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Mi limito a questa dichiarazione.

SARACCO, relatore. Anche qui occorrerebbe la stessa risposta che si è già data a proposito di un altro articolo.

La Commissione sapeva, secondochè aveva inteso dire dal signor ministro, che vi è un quarto tronco di strada. Ora è ben inteso che per questo quarto tronco la Camera darà quando ne sia il caso i fondi necessari.

PRESIDENTE. Dunque l'articolo 7 del capitolo 113 s'intende stanziato nelle lire 76,000.

(Si approvano senza discussione i seguenti articoli):

Capitolo 119, *Strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto.* — Articolo 1. Apertura della strada fra Capo d'Arso e Ramata (Caltanissetta), lire 426,947. Per l'anno 1862, lire 60,000; per l'anno 1863, lire 150,000; per l'anno 1864, lire 216,947.

Articolo 2. Apertura della strada da Portella Ramata all'innesto della curva Trastulla (Caltanissetta), lire 362,178. Per l'anno 1862, lire 40,000; per l'anno 1863, lire 100,000; per l'anno 1864, lire 100,000; per l'anno 1865, lire 122,178.

Articolo 5. Apertura della strada dal limite del territorio di Caltagirone a Passomarinò (Catania), lire 600,635 32. Per l'anno 1862, lire 84,000; per l'anno 1863, lire 100,000; per l'anno 1864, lire 208,000; per l'anno 1865, lire 208,635 32.

Poi si cancella il numero 120 del capitolo ed il numero 2 che indica l'articolo, e si dice semplicemente:

Strada nazionale da Termini a Taormina. — Costruzione del tratto da Gangi a Nicosia, lire 612,732. Per l'anno 1862, lire 80,000; per l'anno 1864, lire 266,000; per l'anno 1865, lire 266,732.

Sono cancellati i numeri del capitolo e dell'articolo, perchè, come si vede, per l'anno 1863 non vi è stanziata alcuna somma.

Pongo ai voti le somme che ho testè lette.

(Sono approvate.)

(Si approvano quindi senza discussione i seguenti articoli del capitolo 121);

Strada principale da Messina a Palermo per le marine. — Articolo 2. Costruzione di ponte sul torrente Nocita (Messina), lire 446,000, di cui, per l'anno 1862, lire 50,000; per l'anno 1863, lire 100,000; per l'anno 1864, lire 150,000; per l'anno 1865, lire 146,000.

Articolo 4. Costruzione di ponte sul torrente Buzza (Messina), lire 131,000, di cui, per l'anno 1862, lire 25,000; per l'anno 1863, lire 76,150; per l'anno 1864, lire 29,850.

Articolo 10. Costruzione di un ponte sul Rosmarino (Messina), lire 390,000, di cui, lire 100,000 per l'anno 1863; lire 150,000 per l'anno 1864; lire 140,000 per l'anno 1865.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Era stato proposto dal Ministero anche lo stanziamento d'una somma per un ponte sul Dorillo, ma siccome il progetto non era ancora giunto, fu cancellato dalla Commissione.

Nell'intervallo giunse al Ministero il progetto del ponte sul detto fiume che era stato calcolato in una somma piuttosto ragguardevole, ma venne ora ridotta a lire 96,000.

Perciò pregherei la Camera di voler introdurre questa spesa nel bilancio del 1863, e, secondo le norme già preventivamente ammesse, di rimandare la cosa alla Commissione.

PRESIDENTE. Dunque l'articolo 10....

SARACCO, relatore. La proposta del signor ministro non riflette l'articolo 10, ma il capitolo 122, cosicchè si potrà prima votare sull'articolo 10.

PRESIDENTE. Io volevo appunto aprire la votazione sull'articolo 10.

Quindi se non v'è opposizione, l'articolo 10 s'intenderà approvato nella somma che ho indicato.

(È approvato.)

Ora, quanto al capitolo 122, ch'è intitolato: *Strada da Manganaro a Girgenti. Costruzione d'un ponte sul Saraceno....*

SARACCO, relatore. Ora la strada da Manganaro a Girgenti porta il numero 123.

PRESIDENTE. Domando se resta il 122 come è proposto.

SARACCO, relatore. Il 122 diventa 123.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. No! no!

SARACCO, relatore. Permetta: si era scritto 122, perchè la Commissione proponeva di sopprimere quello che prima aveva il numero 122. Ora che il signor ministro propone di ristabilire il capitolo 122, quello che aveva il numero 123 riprende di nuovo il suo numero. Così la strada da Manganaro a Girgenti tornerà ad essere compresa nel capitolo 123, dopo viene il 124.

PRESIDENTE. Dunque il capitolo nuovamente proposto è intitolato: *Ponte sul Dorillo.* Prenderà il numero 122, e verrà inviato alla Commissione; poi quello che aveva il numero 122 diventa 123, intitolato: *Strada da Manganaro a Girgenti.* — *Costruzione del ponte sul*

TORNATA DEL 2 MAGGIO

Saraceno, lire 85,000 divise per 20,000 nel 1862 e 65,000 nel 1863.

Se non c'è opposizione, s'intenderà approvato.

(È approvato.)

Finalmente, capitolo 124, *Strada provinciale da Messina a Palermo per le montagne*. — *Costruzione del ponte sul Cimarosa* (Catania), lire 180,000, divise in 80,000 nel bilancio del 1862, e 100,000 in quello del 1863.

CRISPI. Domando la parola per una correzione materiale.

Dove è detto *strada provinciale*, si deve dire *strada nazionale*.

PRESIDENTE. Si leggerà *Strada nazionale da Messina a Palermo per le montagne*, ecc.

Chi intende approvare questo capitolo nelle somme sopra accennate, sorga.

(La Camera approva.)

L'ordine del giorno di lunedì è questo:

Comitato segreto per udire la relazione della Commissione d'inchiesta sul brigantaggio.

Avverto che la Camera ha stabilito che le sedute, cominciando da lunedì, debbono aver principio alle ore undici e mezzo.

La seduta è levata alle ore 5 3/4.