

TORNATA DEL 24 LUGLIO 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Sorteggio per una deputazione che assisterà alla funzione funebre per il re Carlo Alberto. — Seconda votazione per la Commissione del bilancio. — Approvazione dei due schemi di legge pei resoconti amministrativi degli anni 1855 e 1856 — Dichiarazione relativa del deputato Macchi — Osservazioni dei deputati De Blasius, relatore, Michelini, Cavallini e Lazzaro. — Relazione fatta dalla Presidenza circa l'elenco dei progetti di legge da discutere — Osservazioni o proposte dei deputati Ricciardi, Lazzaro, La Porta, Di San Donato, Camerini, Massari e Cadolini — Si approva la proposta della Presidenza — Altre votazioni d'ordine. — Votazione a scrutinio segreto ed approvazione delle due leggi sopra accennate. — Discussione del disegno di legge per la concessione di una ferrovia da Cuneo a Mondovì — Osservazioni del ministro dei lavori pubblici Menabrea — Parole del relatore Sineo in appoggio alla reiezione proposta dalla Giunta — Osservazioni e opinioni diverse dei deputati Brunet, Michelini, Susani, Massa, Berteo e Minervini — Risposte del relatore Sineo — La Camera respinge lo schema di legge deliberando di non passare alla discussione degli articoli — Riserve del ministro — Proposta di votazione del deputato Berteo, oppugnata dal relatore e dal deputato Lanza — Dichiarazione del presidente del Consiglio, ministro delle finanze Minghetti. — Votazione ed approvazione del disegno di legge per la concessione di una ferrovia da Gallarate a Varese. — Discussione del disegno di legge per maggiori spese per trasporti militari — Osservazioni ed istanze del deputato Ricciardi, e risposte del ministro dei lavori pubblici Menabrea — L'articolo unico è approvato.*

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

NEGROTTI, segretario, legge il processo verbale delle precedenti tornate, che è approvato.

MASSARI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9384. Garnero Giandomenico, da Carmagnola, si lagna che per opera di alcuni consiglieri di quel comune egli non possa ritirare titoli depositati negli archivi municipali che lo abilitano a raccogliere la cospicua eredità di due suoi parenti, e chiede che la Camera inviti il Ministero ad intervenire in questa vertenza ove egli per insufficienza di mezzi non può far trionfare i suoi diritti.

9385. Portale Isabella assistita dal suo marito Vito Dolei domiciliato in Centorbi (Biancavilla), fa istanza perchè gli sia fatta facoltà di ritirare un legato a cui ha diritto come consanguinea del fu abate D. Antonino Piccione.

9386. Molfetta Angiola Maria, vedova di Francesco Pastore di Napoli, si lagna che l'unico suo figlio, guardia di pubblica sicurezza, sia stato per lieve colpa inviato al corpo franco, ed aspettando che il medesimo gli venga al più presto restituito, chiede un sussidio giornaliero.

9387. Bassi Giuseppe, di Follo-Carnea (Levante),

contadino, esposto come per grave ed incurabile malattia debitamente attestata egli non possa più lavorare il meschino suo avere, supplica la Camera a volersi interessare a che l'unico suo figlio Luigi, caporale nel 7° reggimento di fanteria (2ª categoria, classe 1840), ottenga il suo congedo definitivo onde egli possa consacrarsi al sostentamento della famiglia.

9388. Cento possidenti del comune di Sarre e 105 di quello d'Aymavilles, fanno adesione alla petizione sporta dagli abitanti di Aosta contro il progetto di perequazione dell'imposta fondiaria.

9389. Dieci agrimensori di Teramo fanno istanza perchè l'esercizio della loro professione venga regolato da apposite disposizioni.

9390. Il Consiglio comunale di Savoca (Messina) rivolge alla Camera una domanda identica a quella registrata nella petizione numero 9010.

9391. Mazzarotta Francesco, da Campobasso, avendo dato nella leva del 1854 un surrogante per primo dei suoi due figli, invoca pel secondo l'esenzione sancita dall'antica legge a favore delle famiglie disobbligate.

9392. De Cari Maria Giuseppa, domiciliata nella Cava (Salerno), espone che per essere stato il suo marito Francesco D'Elia compreso nella leva del 1861,

è rimasta con un suo bambino priva d'ogni sostegno, circostanza che raccomanda alla benevola considerazione della Camera, perchè gli venga concesso un temporaneo sussidio.

9393. Concetta Izzi, vedova di Vincenzo Mascio, che veniva con due suoi fratelli barbaramente trucidato dai briganti nell'ora scorso giugno, chiede a nome dei suoi sette figli in contemplazione delle surriferite circostanze l'esenzione dalla tassa di successione ch'ella dovrebbe pagare per raccogliere la eredità dei suddetti disgraziati.

9394. I facchini di Manovella e di Sacco ed i misuratori di cereali costituiti dal cessato Governo della Toscana in Livorno, gravemente danneggiati dal progetto di legge che li concerne, testè votato dal Senato, chiedono la restituzione delle somme già da loro rilasciate per l'acquisto della privativa permanente ed una indennità corrispettiva alla perdita del privilegio.

9395. Il sindaco la e Giunta municipale del comune di Atessa, provincia di Chieti, chiedono che piaccia alla Camera provocare dal Governo pronti e severi provvedimenti per la sicurezza pubblica delle provincie meridionali ed adottare il progetto di legge proposto dalla Commissione d'inchiesta sul brigantaggio.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Il presidente dell'associazione marittima mercantile ligure fa omaggio alla Camera di 200 copie di una sua *Memoria* intorno all'interpretazione della tariffa del dazio sugli zuccheri.

Il deputato Sanseverino, per motivi di salute, chiede un mese di congedo.

(È accordato).

Il ministro dell'interno scrive:

« Celebrandosi addì 28 del corrente mese di luglio alle ore 11 antimeridiane per cura dello Stato, nella chiesa della metropolitana di Torino, la quattordicesima commemorazione anniversaria della morte del magnanimo Re Carlo Alberto, pregasi codest'onorevole ufficio di Presidenza affinchè sia provveduto, conformemente all'uso degli scorsi anni, alla nomina della deputazione che dovrà rappresentare la Camera alla pietosa funzione. »

Si procede dunque all'estrazione a sorte di dodici deputati membri di questa deputazione.

(Si fa l'estrazione).

La deputazione rimane così composta:

Dorucci — Grillenzoni — Testa — Alfieri Carlo — Marsico — Ninchi — Marazzani — Coppino — Mazziotti — Martinelli — Saracco — Fabrizi Giovanni.

Saranno avvertiti a domicilio.

L'onorevole Ballanti ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

BALLANTI. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza le petizioni 9359, 9360 e 9361.

La petizione 9359 tratta di un vecchio che ha 78 anni e che stante la sua età vorrebbe aumentata la giubilazione, perchè crede di non aver gran tempo a goderla.

La seconda, che porta il numero 9360, è presentata da parecchi verificatori alle piantagioni dei tabacchi, i quali rinnovano la loro petizione, alla quale con grave loro danno non venne ancora provvisto o risposto.

Colla petizione 9361 il signor Loy di Grottamare, stato impiegato per molti anni nei banchi di sali e tabacchi, domanda istantemente di venire rimesso in attività.

Io credo che l'urgenza venga dagli argomenti esposti. Quindi pregherei la Camera di volerle dichiarare d'urgenza.

(Sono dichiarate d'urgenza).

PANATTONI. Domando che piaccia all'ufficio di Presidenza di rimettere alla Commissione per la legge sull'abolizione del privilegio delle corporazioni le petizioni riunite sotto il numero 9394 fatte dalle caravane dei facchini di Livorno, giacchè essi hanno gravissimi interessi, che si collegano colla legge sull'abolizione del privilegio delle corporazioni, e preme che se ne occupi la Commissione già nominata, e che ne sia istruita la Camera e il Governo.

PRESIDENTE. Se non vi sono opposizioni, le petizioni testè accennate dall'onorevole Panattoni saranno trasmesse alla Commissione incaricata di riferire sulla legge dell'abolizione delle corporazioni privilegiate.

La parola spetta al deputato Melchiorre.

MELCHIORRE. Il sindaco e la Giunta municipale del comune di Atessa provincia dell'Abruzzo Citeriore, lamentano i gravi danni che arrecano alcuni efferati briganti che scorrono in quelle contrade portandovi il lutto e la costernazione, senza che finora si sia potuto reprimerli, disperderli liberandone il paese, e siccome i danni sono continui e gravissimi, così domandano alla Camera che le piaccia sollecitare dal reale Governo pronti ed efficaci provvedimenti intorno alla pubblica sicurezza, e nel tempo stesso fanno istanza vivissima perchè alla Camera stessa piaccia discutere e votare il progetto di legge presentato dalla Commissione d'inchiesta per la repressione del brigantaggio.

Alle istanze del sindaco e della Giunta municipale di Atessa aggiungo le mie, avendo io l'onore di rappresentare quel collegio elettorale in seno di questa Camera elettiva.

Io pregherei nel tempo stesso la Camera di accogliere benignamente queste istanze, e di disporre che questo progetto di legge, di cui mi consta essersi presentata la relazione, sia presto stampato e distribuito onde possa essere sollecitamente discusso, mettendosi a preferenza di qualunque altro nell'ordine del giorno.

Quindi le mie domande sono due: la prima perchè questa petizione venga dichiarata d'urgenza ed inviata alla Commissione incaricata dell'esame dello schema di

TORNATA DEL 24 LUGLIO

legge sulla repressione del brigantaggio; la seconda che la discussione di questa stessa legge segua subito, e prima che questa Sessione si chiuda.

PRESIDENTE. Quanto alla prima delle domande non vi può essere difficoltà, e certamente la petizione di cui si tratta sarà dichiarata d'urgenza, e oltre a ciò sarà rimessa alla Commissione che si occupa di quel progetto di legge.

Quanto alla seconda, ossia che si ponga all'ordine del giorno il più presto possibile la legge sul brigantaggio, prego l'onorevole deputato di attendere le comunicazioni che la Presidenza farà oggi stesso alla Camera intorno al corso ulteriore dei lavori parlamentari, in seguito ad intelligenze prese coi signori ministri.

MELCHIORE. Allora mi riserverò la parola.

PRESIDENTE. Si procede all'appello nominale per la votazione dei cinque deputati che ancora sono a nominarsi per completare la Commissione del bilancio.

(Si procede alla deposizione delle schede).

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DI DUE DISEGNI DI LEGGE PEI RESOCONTI AMMINISTRATIVI DEGLI ANNI 1855 E 1856.

PRESIDENTE. Vengono all'ordine del giorno due leggi per l'approvazione dei conti amministrativi dell'esercizio 1855 e 1856. Siccome, secondo io credo, esse non daranno luogo a discussione, e sono alquanto lunghe, quindi crederei d'invertire l'ordine del giorno, e così d'incominciare dalla prima di esse; per tal modo si guadagnerebbe tempo. *(Sì! sì!)*

Si darà pertanto lettura della prima di dette leggi, cioè dell'assestamento definitivo del bilancio dell'esercizio 1855.

La discussione generale è aperta.

Nessuno intendendo di parlare, si passerà alla votazione degli articoli.

(Sono indi approvati senza discussione i seguenti articoli):

TITOLO I. — Proventi.

Art. 1. I proventi ordinari e straordinari dell'anno 1855 sono stabiliti quali risultano dal conto generale stampato dell'amministrazione delle finanze in data del 19 gennaio 1858, nella somma di (A) L. 174,797,667 52
cioè:

	ORDINARI	STRAORDINARI	
Proventi dell'anno 1855 L.	128,995,228 21	27,773,192 13	(A)
Proventi degli anni precedenti »	5,593,243 52	12,436,003 66	
Totali L.	134,588,471 73	40,209,195 79	

Art. 2. Le riscossioni eseguite in conto di tali proventi sino alla scadenza dell'esercizio predetto sono accertate in L. 157,237,158 01
cioè:

	ORDINARI	STRAORDINARI	
Proventi dell'anno 1855 L.	127,119,290 18	25,246,606 13	(B)
Proventi degli anni precedenti »	1,675,364 61	3,195,897 09	
Totali L.	128,794,654 79	28,442,503 22	

Cosicchè i proventi rimasti a riscuotere al chiudimento di quell'esercizio, ripresi nel conto dell'esercizio 1856, sommano a L. 17,560,509 51

TITOLO II. — Spese.

(Meno quelle per la spedizione militare d'Oriente).

Art. 3. L'ammontare delle spese ordinarie e di quelle straordinarie state autorizzate da legge coll'articolo 13 della presente, sia per il servizio dell'anno 1855, che per quello dei residui passivi degli anni precedenti, è stabilito in conformità delle tabelle A, B, C, annesse al presente, e del sovracitato conto generale del ministro di finanze a L. 197,533,798 20

Art. 4. Le spese ordinarie e quelle straordinarie accertate dall'esercizio 1885, risultanti dal detto conto, sono stabilite nella somma di L. 144,264,156 61
Le simili per gli anni precedenti » 46,636,759 03

Totale delle spese accertate L. 190,900,915 64 190,900,915 64

(A) Compresse lire 25,011,356 13, prodotto della 1^a e 2^a rata del prestito inglese di due milioni di lire sterline autorizzato con legge 8 marzo 1855.

(B) Compresse lire 7,608 trapassate sui sommari demaniali di quarta categoria, cioè di non probabile esazione.

CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1863

cioè:

Per pagamenti eseguiti durante detto esercizio come dalle tabelle *D*, *E*,
 sì per il conto 1855, che per i precedenti L. 141,594,063,08

Per pagamenti rimasti ad eseguire al chiudimento dell'esercizio suddetto
 (tavola *B*). » 49,306,852 56

Art. 5. Sono definitivamente annullate le somme comprese nelle spese
 autorizzate, non effettuate al chiudimento dell'esercizio 1855, e non comprese
 nei seguenti articoli 6, 7 e 8, rilevanti a. » 6,632,882 56

cioè:

Relative al 1855 L. 5,738,073 86

Spese degli anni precedenti » 894,808 70

Art. 6. I mandati spediti e non soddisfatti prima del chiudimento dell'esercizio 1855, ri-
 levanti, come dalla tavola *F*, a lire 193,359 01, saranno portati a scaricamento del conto spe-
 ciale del tesoro sull'esercizio corrente all'epoca in cui se ne farà il pagamento giusta il disposto
 dell'articolo 39 della legge 23 marzo 1853.

Art. 7. I crediti conservati ed accertati per ispeze in corso d'esecuzione dell'esercizio 1855,
 trasportati all'esercizio 1856, conformemente al disposto dell'articolo 42 della succitata legge,
 sono stabiliti in lire 43,203,166 22 (tavola *H*).

Art. 8. Le somme rimaste disponibili al chiudimento dell'esercizio 1855 per ispeze stra-
 ordinarie eseguibili in più anni, state trasportate nell'esercizio 1856 giusta il disposto dall'ar-
 ticolo 43 della precitata legge; sono stabilite in lire 5,910,327 33.

Art. 9. I mandati di circolazione alla scadenza dell'esercizio 1854, trasportati nel conto
 speciale del tesoro del 1855, sono accertati in L. 849,124 51

cioè:

Mandati pagati nell'anno 1855 L. 773,278 39

Mandati restanti a pagare il 1° gennaio 1856. » 75,846 12

TITOLO III. — Passività diverse dello Stato.

Art. 10. L'ammontare delle rendite perpetue e di quelle redimibili da pagarsi dal de-
 bito pubblico, vigenti al 1° gennaio 1856, è accertato nella somma di. L. 52,533,366 19

I pagamenti fatti durante il 1855 sia per scadenza d'interessi, che per l'estinzione, com-
 missione e aggio sulla lira sterlina, ascessero a L. 32,446,415 30

Art. 11. L'importo del debito galleggiante dello Stato per buoni del tesoro in circolazione
 alla scadenza dell'esercizio 1855, risulta della somma di » 5,047,359 »

TITOLO IV. — Situazione finanziaria.

Art. 12. La situazione finanziaria al chiudimento dell'esercizio 1855 rimane stabilita
 come segue:

	ATTIVO	PASSIVO
Fondi di cassa alla scadenza dell'esercizio 1855. L.	17,409,022 06	»
Deficit di contabili e crediti della tesoreria generale, trapassati sui som- mari demaniali di quarta categoria. »	40,053 83	»
Proventi rimasti ad esigere al chiudimento dell'esercizio 1855, com- prese lire 7,608 66 trapassate sui sommari demaniali di quarta categoria »	17,560,509 51	»
Somme per ispeze in corso d'esecuzione al chiudimento dell'esercizio 1855, trasportate all'esercizio 1856 (art. 42 della legge 23 marzo 1853). . . »	»	42,203,166 22
Somme per ispeze straordinarie eseguibili in più anni, trasportate al- esercizio 1856 (art. 43 della legge 23 marzo 1853) »	»	5,910,327 33
Mandati restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1855, cioè:		
Mandati dell'esercizio 1855 L. 193,359 01		
Mandati dell'esercizio 1854 » 66,262 80		
Mandati degli esercizi 1853 e retro » 9,583 32		
Totale L. <u>269,205 13</u>	»	269,205 13
Debiti di cassa al chiudimento dell'esercizio 1855	»	16,693,557 62
Totale L. <u>35,009,585 40</u>		<u>66,076,206 30</u>
Disavanzo alla scadenza dell'esercizio 1855 L.		<u>31,066,620 90</u>

TORNATA DEL 24 LUGLIO

TITOLO V. — **Convalidazione di atti governativi di finanza.**

Art. 13. *Ministero delle finanze* (Cat. 20, Bilancio passivo).

È approvata la maggiore spesa di lire 871,848 90, occorsa nel 1855 per pagamento d'interessi dei buoni del tesoro.

Ministero dei lavori pubblici (Cat. 18).

È autorizzato l'annullamento di credito di 7,500 lire su questa categoria, in parziale compenso di maggiore spesa approvata colla legge 26 aprile 1856.

Ministero di guerra.

Sono convalidate le spese state fatte nell'anno 1855 e retro, senza le formalità prescritte dalle vigenti leggi per compra di cereali e altre materie per la fabbricazione, col metodo ad economia, di pane da munizione, intrapresa in via d'esperimento.

Si procederà ora alla discussione dell'altro progetto di legge per assestamento finale del bilancio dell'esercizio 1856.

È aperta la discussione generale su questo progetto di legge.

MACCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MACCHI. Deputato al Parlamento italiano, debbo dichiarare che non mi sento competente di dare o di negare la mia sanzione ai conti amministrativi degli anni 1855 e 1856 riguardanti il regno sardo.

Credo, per conseguenza, di dovermi astenere dal dare il mio voto al progetto di legge in discussione.

DE BLASII, relatore. Domando la parola.

MICELI. La stessa dichiarazione faccio io pure per conto mio.

DE BLASII, relatore. Gli onorevoli colleghi che hanno detto di non sapersi indurre a dare la loro approvazione a questi conti senza leggerli ed approfondirli, certo aveano piena libertà di leggerli ed approfondirli a tutto loro agio, essendo stati presentati i conti stessi ed i corrispondenti progetti di legge da alcuni mesi a questa parte. Del resto, appunto perchè il leggere ed approfondire voluminosi conti ed intricate cifre è cosa incresciosa e scabra, e non è probabile che vogliano farla tutti i deputati, si ricorre all'espedito di nominare le Commissioni, le quali con tutta quella coscienza, che debbe mettersi in operazioni di simil fatta, fanno quello che gli altri deputati non possono fare, ossia leggono, confrontano e verificano.

Io, incaricato della verifica e relazione di uno di questi conti amministrativi, e precisamente quello del 1856, posso assicurare gli onorevoli colleghi di aver esaminato con tutta coscienza le cifre; spero però che essi vogliano metter fede nella mia dichiarazione, ed accettare la mia responsabilità. D'altronde in ogni caso sarei pronto a dimostrare l'esattezza di tutto quello che nella mia relazione è detto, e mi metterei a disposizione degli onorevoli colleghi per quelle difficoltà che volessero farmi, e per quegli schiarimenti che volessero chiedermi.

MACCHI. Domando la parola per spiegare il mio concetto.

Io non ho voluto offendere menomamente la Commissione, nè ho inteso far parola della validità o non validità dei conti presentati. Ho voluto soltanto far noto alla Camera, come non credendomi competente ad approvare od a disapprovare i conti del regno di Sardegna, debbo astenermi dalla votazione.

MICHELINI. Membro ancor io della Commissione dei conti amministrativi e relatore di quelli del 1855, come il preopinante lo è di quelli del 1856, approvo le cose da lui dette.

Il Governo italiano è erede dei debiti e dei crediti del Governo subalpino; però al Parlamento italiano spetta l'accertamento dei conti degli esercizi finanziari del Governo subalpino. Ogni membro del Parlamento italiano ha dovere e diritto di esaminarli come se fosse stato membro del Parlamento subalpino. Se non lo fa, è perchè ha fiducia nell'esame che ne ha fatto la Giunta; ed a questo proposito io posso accertare che la Giunta è proceduta colla massima accuratezza in quell'esame.

CAVALLINI. I miei onorevoli colleghi della Commissione, cioè i relatori De Blasiis e Michelini mi pare che non abbiano compreso il concetto spiegato dal deputato Macchi. Egli per un motivo di delicatezza ha dichiarato che non credeva di dover prendere parte alla votazione di questo progetto di legge perchè non ha fatto parte del Parlamento subalpino.

Io risponderò direttamente all'onorevole mio amico Macchi, pregandolo di osservare che se valesse questa ragione non vi sarebbe più alcun assestamento di conti dei diversi antichi Stati d'Italia che potesse venir approvato.

Oltre a ciò la Camera avrebbe già un precedente a questo riguardo, essendo già stati approvati i conti della Toscana e dell'Emilia. Codesti Stati ed il Piemonte non esistono più, e vorrebbe l'onorevole Macchi che le cose rimanessero in sospeso per questo?

Naturalmente bisogna che ci sia un'autorità che approvi tutti i conti dei bilanci consunti delle diverse provincie italiane quando formavano uno Stato da sè. Quindi io credo che non sussista per nulla l'opinione del deputato Macchi, e vorrei anzi pregarlo a desistere

CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1863

dal suo proposito prendendo parte alla votazione, perchè egli ben vede che se tutti i colleghi ne imitassero l'esempio, questo assestamento di conti non potrebbe essere approvato.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato San Donato.

DI SAN DONATO. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Il deputato Lazzaro ha la parola.

LAZZARO. Io aveva domandato la parola per far notare che questa questione è complessa e che bisogna dividerla. Qui c'è una parte di principio ed una parte di convenienza individuale. Non bisogna confondere una cosa coll'altra. Coloro che crederanno di non po-

ter votare, non voteranno; coloro che potranno avere piena fiducia nella Commissione voteranno; ma farne una questione di principio sarebbe lo stesso che prolungare la discussione, sarebbe un venire a discussioni molto importanti, molto serie, che io credo non opportuno in oggi mettere in campo.

Crederei perciò necessario si finisse questo incidente e si venisse alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Non essendovi altra osservazione, la discussione generale s'intenderà chiusa. Si passa quindi alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i 14 articoli seguenti componenti la legge):

TITOLO I. — Proventi.

Art. 1. I proventi ordinari e straordinari dell'esercizio 1856 (comprese lire 24,748,771 82 prodotto della 3^a e 4^a rata del prestito inglese di due milioni di sterline) sono stabiliti quali risultano dal conto generale dell'amministrazione della finanza nella somma di L. 184,862,215 55
cioè:

	ORDINARI	STRAORDINARI
Proventi del 1856 L.	141,860,278 16	25,148,517 82
Proventi degli anni antecedenti »	6,279,235 29	11,574,130 28
Totali L.	148,139,513 45	36,722,702 10

Art. 2. Le riscossioni eseguite in conto di tali proventi fino alla scadenza dell'esercizio suddetto sono accertate in » 169,840,985 75
cioè:

	ORDINARI	STRAORDINARI
Proventi del 1856 L.	138,128,404 64	24,954,443 58
Proventi degli anni antecedenti »	1,993,129 64	4,765,007 87
Totali L.	140,121,534 28	29,719,451 45

Cosicchè i proventi restanti a riscuotere al chiudimento di quell'esercizio ripresi nel conto dell'esercizio 1857 (comprese 99 20 trapassate sui sommari demaniali di 4^a categoria) rilevano a » 15,021,229 82
cioè:

	ORDINARI	STRAORDINARI
Proventi del 1856 L.	3,731,873 52	194,128 24
Proventi degli anni antecedenti »	4,286,105 65	6,809,122 41
Totali L.	8,017,979 17	7,003,250 65

TITOLO II. — Spese.

Art. 3. L'ammontare delle spese ordinarie e di quelle straordinarie legalmente autorizzate pel 1856 (comprese le spese trasportate dagli esercizi antecedenti) è accertato per la somma di L. 204,134,828 84
cioè:

	ORDINARIE	STRAORDINARIE
Spese approvate con la legge del bilancio passivo del 17 marzo 1856 L.	136,735,084 40	4,203,170 32
Spese nuove e maggiori spese approvate con leggi speciali »	8,070,973 65	6,012,102 52
Spese trasportate dall'esercizio 1855 »	41,370,974 12	7,742,519 43
Totali L.	186,177,036 57	17,957,792 97

TORNATA DEL 24 LUGLIO

Art. 4. Le spese ordinarie e straordinarie accertate, siccome risulta dai conti dell'esercizio 1856, sono stabilite nella somma di » 198,210,464 »
 cioè:

	ORDINARIE	STRAORDINARIE
Spese dell'anno 1856 L.	140,139,164 31	9,473,446 39
Spese trasportate dal 1855. »	41,220,221 13	7,377,632 17
Totali L.	181,359,385 44	16,851,078 56

I pagamenti effettuati per tali spese durante l'esercizio 1856 sono accertati per. » 145,851,352 77
 cioè:

	ORDINARIE	STRAORDINARIE
Spese dell'anno 1856 L.	122,078,993 98	7,562,502 90
Spese trasportate dal 1855. »	13,326,015 96	2,863,839 93
Totali L.	135,405,009 94	10,426,342 83

Cosicchè le spese rimaste a pagare al chiudimento di quell'esercizio rilevano a » 52,379,111 23

Art. 5. Sono definitivamente annullate le somme comprese nelle spese autorizzate non effettuate al chiudimento dell'esercizio 1856, e non comprese nei seguenti articoli 6, 7 e 8, rilevanti a » 4,859,702 84
 cioè:

Spese relative al 1856 L.	3,560,554 70
Spese relative agli anni antecedenti. »	1,299,148 14

Art. 6. I mandati spediti e non soddisfatti prima del chiudimento dell'esercizio 1856 sono accertati per. L. 68,630 07

e saranno portati a scaricamento nel conto speciale del tesoro sull'esercizio di quell'anno in cui se ne riconoscerà fatto il pagamento, giusta il disposto dell'articolo 39 della legge 23 marzo 1853.

Art. 7. I crediti conservati ed accertati per ispeze in corso di esecuzione dell'esercizio 1856 trasportati all'esercizio 1857, in conformità del disposto nell'articolo 42 della succitata legge, sono stabiliti in. » 47,378,955 28

Art. 8. Le somme rimaste disponibili al chiudimento dell'esercizio 1856 per ispeze straordinarie eseguibili in più anni, state trasportate all'esercizio 1857, giusta il disposto dell'articolo 43 della precitata legge, sono stabilite nell'ammontare di. » 4,931,545 88

Art. 9. I mandati in circolazione alla scadenza dell'esercizio 1855, trasportati nel conto speciale del tesoro per l'anno 1856, sono accertati in » 269,215 13
 cioè:

Mandati pagati nel 1856. L.	183,191 21
Mandati restanti a pagare al 1° gennaio 1857. »	86,013 91

TITOLO III. — Spesa per la guerra di Crimea.

Art. 10. L'ammontare delle spese per la guerra di Crimea autorizzate con legge del 30 marzo 1856 ascende a L. 74,198,401 68

Le spese accertate ascendono a L. 52,907,640 17
 cioè:

Spese fatte nel 1855. L.	22,207,208 05
Spese fatte nel 1856. »	27,551,839 05
Spese trasportate sull'esercizio 1857. »	3,148,563 07

Art. 11. Rimane annullata la residuale somma di » 21,290,761 51

TITOLO IV. — Passività diverse dello Stato.

Art. 12. L'ammontare delle rendite perpetue e redimibili da pagarsi dal debito pubblico, vigenti al 1° gennaio 1857, è accertato nella somma di » 31,221,650 62

I pagamenti fatti durante l'esercizio 1856, sia per iscadenza di interessi, che per estinzione, commissione ed agio della lira sterlina, sono accertati per. » 35,395,618 78

Art. 13. L'importo del debito galleggiante dello Stato per buoni del tesoro in circolazione alla scadenza dell'esercizio 1856, risulta nella somma di » 7,516,141 77

CAMERA DEI DEPUTATI — SESSIONE DEL 1863

TITOLO V. — Situazione finanziaria.

Art. 14. La situazione finanziaria al chiudimento dell'esercizio 1856 rimane stabilita come segue:

	ATTIVO	PASSIVO
Fondi di cassa alla scadenza dell'esercizio 1856. L.	12,032,785 13	
Deficit di contabili e debiti di cassa trapassati sui sommari demaniali di 4 ^a categoria »	15,782 82	
Proventi rimasti ad esigere al chiudimento dell'esercizio 1856 (comprese lire 99 20 trapassate sui sommari di 4 ^a categoria) »	15,021,229 82	
Somme per ispeze in corso di esecuzione al chiudimento dell'esercizio 1856, trasportate all'esercizio 1857 per virtù dell'articolo 42 della legge del 23 marzo 1853:		
Bilancio ordinario. »	»	47,378,935 28
Bilancio per la spedizione di Crimea. »	»	3,146,396 77
Somme per ispeze straordinarie eseguibili in più anni, trasportate all'esercizio 1857 per l'articolo 43 di detta legge. »	»	4,931,545 88
Mandati restanti a pagare al chiudimento dell'esercizio 1856, cioè:		
Mandati dell'esercizio 1856 L.	68,630 07	
Mandati dell'esercizio 1855 »	57,994 67	
Mandati dell'esercizio 1854 »	24,360 62	
Mandati del bilancio straordinario della spedizione d'Oriente »	2,196 30	
Totale L.	156,840 28	156,840 28
Debiti di cassa al chiudimento dell'esercizio 1856. »	»	15,052,458 24
Totali L.	27,069,797 77	70,666,176 45
Disavanzo alla scadenza dell'esercizio 1856. L.		43,596,378 68

DELIBERAZIONI SULL'ORDINE DEL GIORNO E SULLE SEDUTE DELLA CAMERA.

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di prendere i loro posti onde io dia comunicazione dei concerti presi col Ministero in ordine alle leggi da discutersi nelle ulteriori tornate di questo scorcio di Sessione.

La Presidenza, d'accordo cogli onorevoli ministri, avrebbe determinato il piano seguente:

A partire da domani, sabato, sarebbe posto all'ordine del giorno il progetto di legge sulla tassa governativa e dazio comunale di consumo, e la discussione su questo progetto continuerebbe nelle sedute ordinarie pomeridiane.

Dopo la discussione di questo progetto di legge si intraprenderebbe immediatamente quella sul progetto di legge per le ferrovie *Calabro-Sicule*, e continuerebbe pure nelle sedute ordinarie pomeridiane.

Domenica, ossia dopo dimani, si terrebbe la seduta ordinaria pomeridiana, e vi si tratterà perciò il primo dei progetti sovra indicato, e così di mano in mano, secondo l'ordine dianzi accennato.

A partire da lunedì, oltre alla seduta pomeridiana, vi avrebbe ogni giorno una seduta straordinaria dalle ore 8 del mattino alle 12. (*Bisbigli*)

In queste sedute straordinarie del mattino si porrebbero all'ordine del giorno il progetto di legge sulla *Leva* ed altri progetti che non siano per dar

luogo a molta discussione: quindi quello sul *Brigantaggio*.

Questa sarebbe, o signori, la proposta che la Presidenza ed il Ministero dopo profondo esame e lunga discussione avrebbero insieme concordato. (*Conversazioni*)

CAMERINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Noi credemmo che in tal modo sarebbero conciliate insieme le esigenze del paese e quelle degli onorevoli deputati, pei quali un qualche riposo, dopo tante e sì lunghe fatiche durate negli ardui lavori parlamentari, è non sono un diritto, ma una necessità.

A tal fine io sarò, lo dico francamente, rigoroso custode dell'osservanza del regolamento, e forse talora, non so, molesto interruttore; vogliatelo, miei onorevoli colleghi, perdonarlo alle circostanze in cui ver siamo; vogliatelo perdonare alle intenzioni mie, le quali altro non sono che l'adempimento di un dovere fatto più sacro, più imperioso dalle summentovate necessità.

Per questa guisa, o signori, noi porteremo a termine le leggi più gravi e più importanti fra quelle che si sono presentate, e voi, tornando alle vostre case, alle vostre famiglie, fra i vostri concittadini potrete a buon diritto congratularvi con voi stesso d'aver reso alla patria un grande servizio. (*Bravo!*)

L'onorevole Ricciardi ha la parola.

TORNATA DEL 24 LUGLIO

BICCIARDI. Io avrei qualche appunto da fare su questo progetto.

In primo luogo ricorderò alla Camera che abbiamo impiegato diciannove giorni per la legge sulla tassa della ricchezza mobile; or credo che quella sul dazio-consumo non domanderà diciannove giorni, ma ne vorrà parecchi; e così la discussione della legge sulle ferrovie calabro-sicule non potrebbe aver luogo, mentre codeste ferrovie sono di suprema necessità. Io chiedo quindi in favore di questo progetto la precedenza sugli altri.

Voci. Non vi è ancora la relazione.

RICCIARDI. Quanto alla legge sul brigantaggio, dirò essere ella di tanto maggiore importanza, in quanto che le ultime notizie sono sempre più gravi, e, quello ch'è peggio si vuole rimandare in Calabria il tenente colonnello Fumel, il quale ha sulla coscienza ottantaquattro uccisioni di briganti e di non briganti. (*Rumori*)

Avendo io la certezza che domani sarà distribuita la relazione della legge sul brigantaggio, domando formalmente che questa legge sia messa all'ordine del giorno della prima tornata di lunedì.

Noi dobbiamo, o signori, al più presto votare questo progetto di legge.

Le comunicazioni fatteci ieri dall'onorevole ministro Visconti-Venosta produrranno un sinistro effetto nelle provincie meridionali, tanto più se i cinque briganti non sono restituiti dalla Francia fra due o tre giorni.

Quanto maggiore sarà il tempo che passerà fra le parole pronunciate ieri dall'onorevole ministro degli affari esteri e la restituzione dei briganti, tanto maggiore sarà il cattivo effetto prodotto nelle popolazioni. Noi dobbiamo dunque a questo cattivo effetto contrapporre la pronta discussione della legge sul brigantaggio. Non che io approvi codesta legge, che anzi la dichiaro pessima (*Ilarità, interruzioni*); ma perchè un provvedimento legislativo a tale proposito è di assoluta necessità. E questo provvedimento esser debbe adottato al più presto.

Veggio poi un invito per domani a convenir negli uffici, col fine di discutere cinque progetti di legge, il che vuol dire non essersi tenuto conto della mia proposta di ieri. Eppure i lavori degli uffici sono perfettamente inutili, e le due ore spese da noi negli uffici sarebbero molto meglio impiegati nei lavori delle Commissioni. Ed a questo proposito dirò essere urgente che la Commissione incaricata di riferire sulle strade ordinarie delle provincie meridionali, per le quali si stanziavano 20 milioni di lire, presenti al più presto la sua relazione, perchè anche questo è un progetto di legge della maggiore importanza. Urge al certo il fare le strade ferrate nelle provincie meridionali; ma senza le strade ordinarie, le quali son destinate a portare i passeggeri e i prodotti dei vari paesi alle stazioni delle ferrovie, quest'ultime sarebbero inutili affatto. Insisto io dunque affinchè questa legge venga sicuramente votata prima di separarsi.

Riassumo la mia proposta, la quale consiste:

1° Che nella prima seduta di lunedì sia discussa la legge sul brigantaggio;

2° che cominciando da domani cessi ogni lavoro negli uffici.

PRESIDENTE. Il deputato Lazzaro ha facoltà di parlare.

LAZZARO. Io non avrei voluto prender la parola in quest'occasione, ma dopo le parole dell'onorevole signor presidente credo mio dovere di fare alcune osservazioni alla proposta combinata tra il Ministero e l'ufficio della Presidenza.

Io rendo omaggio allo spirito conciliativo che ha guidato tanto la Presidenza, quanto il Ministero nel fare questa proposta, però io non credo che la proposta riflettente la discussione della legge sul dazio consumo possa avere un risultamento pratico. Io, indipendentemente dalle considerazioni esposte negli uffici, faccio osservare come facilmente nella discussione di questa legge si solleverà una questione importante, cioè se sia possibile discuterla prima che sia votata la legge comunale e provinciale, dappoichè discutendosi prima, noi con questa legge metteremo il carro avanti ai buoi.

Ma, ripeto, ciò non entra nell'ordine di idee che bisogna svolgere adesso; tuttavia, siccome questa questione sarà probabilmente trattata quando si discuterà quella legge, e siccome potrebbe essere accettata la proposta sospensiva, non posso a meno di osservare che sarebbe prematuro il porre all'ordine del giorno quel progetto di legge.

Aggiungo poi che, avendo letto la relazione su quella legge, non ho veduto che siano prese in considerazione dalla Commissione le petizioni che furono inviate alla Camera da vari importanti comuni d'Italia contro questo progetto di legge, e citerò fra le altre quella del Consiglio comunale di Napoli.

Io trovo adunque che la relazione in questa parte è incompleta, ciò mi dimostra sempre più come questa legge non sia stata abbastanza maturata. Or siccome la discussione intorno a questa legge debbe essere una discussione seria, essa non debbe essere fatta sul tamburo.

Abbiamo votata una legge di tassa, vogliamo votare così sul tamburo un'altra legge di tassa, qual'è la tassa sul dazio di consumo?

MASSARI. Domando la parola.

LAZZARO. Quando si tratta di discutere delle tasse, le dobbiamo votare con cognizione di causa, non sotto un flusso, per così dire, preponderante. Questa legge per convinzione di tutti coloro che la propongono è una legge odiosa.

Una voce. Tutte le leggi d'imposta sono odiose.

LAZZARO. Oltre a ciò questa legge non potrebbe avere nè forza, nè esecuzione, perchè il Senato non potrebbe non che votarla, ma discuterla prima che finisse l'anno.

Per conseguenza io credo che dovendo portare delle

gravissime discussioni al momento della discussione generale, esse sarebbero fatte senza quella ponderazione che è necessaria, epperò io credo che essa debba venire messa assolutamente all'ordine del giorno delle tornate dell'altro scorcio della Sessione.

Al contrario io credo che le leggi che assolutamente sono importanti oggi a farsi, e che si potrebbero votare senza lunghe discussioni, sono quella sulla leva e l'altra sul brigantaggio, le cui relazioni sono in pronto e saranno forse distribuite questa sera.

Trovandomi a parlare della legge sulla leva, approfittando di quest'occasione per dire essere doluto a non pochi di noi che l'onorevole ministro della guerra abbia presentata questa legge importantissima così tardi, cioè sul finire del mese di luglio.

L'anno scorso avvenne lo stesso sconcio; la legge sulla leva fu presentata alla fine di luglio e si votò a *tamburo battente* in agosto. Le conseguenze le abbiamo vedute; oggi bisogna ritornare sulla legge per modificarla. Io dunque non esito a giudicare poco conveniente tal sistema, cioè presentare leggi urgenti negli ultimi momenti della Sessione.

Fatte queste brevi considerazioni io credo che la legge sulla leva debba avere la preferenza.

Di più altra legge che io credo importantissima non solo per gli effetti che produrrà praticamente, ma ancora per gli effetti morali nelle provincie meridionali, è la legge sul brigantaggio. Il Parlamento da otto mesi si occupa della questione del brigantaggio; or in fin dei conti dimostri una volta al paese che è disposto a far qualche cosa. Io non sono favorevolissimo a questa legge, ma credo che sia importante, per l'onore stesso del Parlamento, che qualche cosa si faccia per il brigantaggio.

La difficoltà posta avanti, di non essersi cioè distribuita la relazione, non è grave. La relazione fu presentata, è già stampata, ed essa potrà essere distribuita domani. Del resto questo ritardo non è dovuto alla Commissione, la quale da quindici giorni ha presentato la relazione.

Dunque io propongo che si mettano all'ordine del giorno queste due leggi che sono d'interesse generale e che sono possibilmente discutibili.

Mi riassumo perciò in questi termini:

Domani legge sulla leva, oppure da domani legge sul brigantaggio...

Voci. Ma se non ci sono le relazioni!

LAZZARO. Mi scusino, le relazioni di queste leggi mi è stato assicurato dai relatori che saranno distribuite nella giornata: quando poi non lo fossero io propongo che domani non si cominci la legge sul dazio consumo, bensì si continui colle leggi secondarie che il Ministero voleva far discutere in seguito, poi domenica si cominci la legge del brigantaggio, e si continui nella prima tornata di lunedì e così via procedendo, e contemporaneamente.

PRESIDENTE. Il deputato La Porta ha la parola.

LA PORTA. Dirò pochissime parole. Io mi associo

intieramente alle idee dell'onorevole Lazzaro: ma ove la Camera in senso contrario venisse a deliberare che la prima legge a votare fosse la tassa consumo, io propongo subordinatamente che nella tornata straordinaria che io riconosco giustissimo stabilirsi a lunedì si discutesse, appena presentata la relazione, la legge sulle ferrovie, per fare quello che si è praticato nell'anno scorso; e che quindi si venisse allo squittinio segreto su entrambe le leggi.

Questa è la mia proposta. Io non ho bisogno di estendermi in ragionamenti per provarne la convenienza, io ne lascio giudice la Camera. (*Rumori*)

DI SAN DONATO. Io non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole Lazzaro. Prego solo la Camera a riflettere che, se si vuol votare ancora delle leggi d'imposta, è regolare che si voti anche a favore della sicurezza pubblici. Voi avete diritto di condurre le provincie meridionali a pagare tutte le imposte che si pagano nelle altre parti d'Italia, questo è giustissimo; ma voi avete anche il dovere di ricondurre in quelle provincie la sicurezza pubblica ed il rispetto alla proprietà che da oltre tre anni manca. Ora noi di giorno in giorno colla panacea della nomina della Commissione d'inchiesta sul brigantaggio, aspettando la proposta di altri provvedimenti, con la relazione che tutti i di ci si promette e che non si presenta mai...

CONFORTI. Domando la parola.

DI SAN DONATO... abbiamo lasciato passare un tempo preziosissimo senza nulla decidere. Per queste ragioni, io prego la Camera a dire schiettamente se vuole o no ora discutere la legge sul brigantaggio; se la vuol discutere, la metta sollecitamente all'ordine del giorno; noi saremo tutti qua preparati per votarla. Per me non fo questione di stare una settimana più od una settimana meno a Torino; quando c'è il bisogno, io volentieri ci rimango; ma lo star qui tutti i giorni a discutere quali leggi si abbia a trattare, io credo che sia una perdita di tempo senza vantaggio nè dell'erario dello Stato, nè della sicurezza pubblica d'Italia.

CAMERINI. Io non ardisco determinare precisamente il posto che abbia ad occupare la legge sul brigantaggio nell'ordine del giorno, desidero però che sul serio fosse situata in modo da venire in discussione, poichè col metterla inutilmente ed oziosamente all'ordine del giorno si prolunga la tensione del paese, che vuol sentire una volta su questa grave materia una parola del Parlamento.

Non voglio dire, coll'onorevole Ricciardi, che la legge è pessima, e non ardirei neppure di dire che è ottima. Non è il momento di far qui questa discussione; ciò che è indispensabile si è di determinare una volta la situazione. Ora le stesse nostre valorose truppe, con tutta la volontà di fare il meglio che possano e compire degnamente il proprio dovere, non possono conoscere i limiti di questo, come non li conoscono gli agenti del Governo ed il Governo stesso.

Il Parlamento ha sentito parlare da un lato della necessità di misure eccezionali; ha sentito dall'altro com-

battere questa necessità, ma appena qualche voce si è levata ed anche incertamente ad impugnare che si potessero fucilare coloro che erano presi colle armi alla mano. Ciò non è certo nella legge comune; è un fatto ma non una legge.

Il Governo stesso non sa con quali norme si proceda; coloro che subiscono le conseguenze di un vizioso ed arbitrario sistema di repressione, intendo dire le popolazioni che veggono questo spettacolo non sanno esse stesse quanto si abusi o no, perchè non conoscono le disposizioni governative, nè la coscienza costituzionale è formata abbastanza perchè tutti conoscano i propri diritti, e sian disposti a sostenerli.

Quindi per me la questione sta in ciò che il Parlamento, occupandosi di quest'affare, veda se v'è bisogno oppure se non v'è bisogno d'una misura eccezionale e si possa rientrare nella legge comune, ma rientrarvi di fatto e veramente. Questa è la parte interessante della questione, e ciò non può ottenersi se non in una discussione pubblica e presa sul serio.

Per converso quale sarebbe l'effetto che ne deriverebbe ove fosse questa legge messa alla coda dell'ordine del giorno, siccome porta la proposta della Presidenza per finire con evitarsene la discussione? Ne avverrà che la Camera continuerà a spopolarsi e non si potrà discutere la legge sul brigantaggio, qualunque essa siasi, per mancanza di deputati, e l'odiosità di questa mancanza ricadrà sulla Camera, perchè sembrerà derivare da negligenza di tutti noi, i quali per altro siamo qui e voleronsi di discutere sul serio questa legge, di venire ad una conclusione.

Finora il paese, diciamo francamente la parola, non è stato che *mistificato* dell'operato grandioso di una Commissione d'inchiesta, le cui operazioni finiscono nel mistero. La nazione non conosce ancora quali siano le determinazioni prese, ed è tempo che sappia i fatti suoi.

Voglio aggiungere un'ultima cosa.

Sanno le signorie loro qual è quella classe di funzionari che fa la peggior figura in questa faccenda? È precisamente quella che abbiamo bisogno di rialzare, di nobilitare in faccia al paese, è la magistratura, la quale sta, piegate le braccia, a vedere delle azioni le quali si possono qualificare per lo meno per arbitrii, e non può mettervi la sua parola, o, se la mette, non è attesa.

Ciò non è avvenuto nei più tristi tempi, e tra qualche anno o qualche mese ancora non avremo più che fare d'una magistratura, la quale non ha potuto sostenere tutte le sue attribuzioni. Non vo' dir altro, ma lo sapete, la magistratura moralizza o degrada le nazioni.

Io domando dunque che si legalizzi questa posizione, e pronunzi il Parlamento se ciò debba farsi ritornando al diritto comune, oppure mercè una legge d'eccezione, poichè chi sostiene questa legge ha vedute umanitarie, perchè vuole si tolga l'arbitrio, si stabilisca una norma fissa e forse più mite di quella ch'è ora indeterminata,

e di fatto mentre altri, ed anche per vedute umanitarie vorrà rientrare nella legge comune.

Ma in fin dei conti la posizione ora è incerta, non è legale, e quel che v'ha di peggio è l'opinione universale che possa dominare l'arbitrio nelle operazioni del Governo.

Noi abbiamo bisogno di rialzare l'autorità morale del Governo e della magistratura, convincendo tutti che il primo è giusto, la seconda indipendente; altrimenti andremo di male in peggio.

Insisto quindi perchè la legge sul brigantaggio sia messa all'ordine del giorno in guisa da doversi discutere e non eludere.

MASSARI. Avendo l'onore di far parte dell'ufficio della Presidenza, naturalmente io non entrerò, per un sentimento di riserbatezza che la Camera comprenderà, a giustificare la proposta che l'onorevole nostro presidente ha avuto testè l'onore di sottoporre alla Camera. Mi preme saltanto di fare una dichiarazione per conto mio personale. Io divido pienamente con molti miei colleghi l'opinione che sia assolutamente necessario di porre in discussione lo schema di legge sul brigantaggio.

Io divido questa opinione, perchè credo che il Parlamento debba far qualche cosa, non perchè esso debba fare una discussione accademica come mi parve che accennasse l'onorevole deputato Ricciardi. In pari tempo io credo che sia anche necessario che il Parlamento abbia la compiacenza, anche questa volta, di occuparsi dell'importante proposta di legge sulle ferrovie calabro-sicule. Ma oltre ciò, io mi sento impegnato per onore, in faccia alla mia coscienza, in faccia al mio paese, di non andar via da questo recinto senza votare almeno un'altra legge di tassa.

Per conseguenza, o signori, io senza fare una proposta speciale, come è mio dovere, appoggiando la proposta fatta dalla Presidenza dichiaro, e credo, di aver comune con questa mia opinione parecchi onorevoli uomini che seggono in questo recinto, io dichiaro, che quando non venga posta all'ordine del giorno anche la legge sul dazio-consumo, io non voterò nè la legge sul brigantaggio, nè quella sulla ferrovie calabro-sicule.

PRESIDENTE. Il deputato Michelini ha la parola.

Voci. Ai voti! La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo domandata la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata).

DI SAN DONATO. Domando la parola contro la chiusura. Io non so su di che si abbia a votare la chiusura, se non si è presentata ancora nessuna proposta! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Mi pare che di proposte ve n'abbiano abbastanza.

DI SAN DONATO. Io ho sentito molti a parlare, ma non ho capito che ci sieno proposte esplicite.

PRESIDENTE. Sarà debito mio di ricordarle. Prima vi è la proposta della Presidenza; in secondo luogo vi è la proposta dell'onorevole Ricciardi, il quale propone

che lunedì si abbia a discutere la legge sul brigantaggio, e che da domani cessino i lavori degli uffici; in terzo luogo viene la proposta dell'onorevole Lazzaro, che si discuta la legge sulla leva e sul brigantaggio; in quarto luogo vi è la proposta dell'onorevole La Porta, che lunedì si discuta la legge sulle ferrovie calabro-sicule, e che questa sia votata contemporaneamente alla legge sulla tassa governativa e dazio comunale di consumo.

Dunque, sono tre proposte, oltre quella della Presidenza. Vi ha pertanto tema sufficiente sopra cui la Camera abbia a deliberare.

DI SAN DONATO. Giacchè l'onorevole presidente ha avuto la bontà di ricordarle tutte, dirò che anch'io ho fatta un'altra proposizione, che cioè la Camera deliberi che essa discuterà in questo scorcio della Sessione la legge sul brigantaggio mettendola sollecitamente all'ordine del giorno. Così noi sentiremo il dovere di votare le altre leggi di tassa, che stanno tanto a cuore dell'onorevole Massari, e che sono nel dovere e nell'animo di ogni deputato.

LAZZARO. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. L'onorevole Lazzaro vuol fare qualche proposta?

LAZZARO. Per chiarire il mio concetto.

PRESIDENTE. Ha già chiarito abbastanza (*Si ride*), altrimenti è impossibile che la Camera possa deliberare.

Essendo stata chiesta la chiusura, è mio dovere di consultare la Camera.

Chi intende che la discussione sia chiusa è pregato di alzarsi.

(La discussione è chiusa).

L'onorevole deputato Cadolini ha presentata una proposta.

Egli proporrebbe che la votazione delle quattro leggi seguenti: sulla leva, sul dazio-consumo, sulle ferrovie calabro-sicule e sul brigantaggio abbia luogo contemporaneamente, quando sarà finita la discussione di tutte quattro.

CADOLINI. Mi pare che con questo emendamento alla proposta della Presidenza si soddisfi al desiderio di tutti, sia di quelli cui sta a cuore che siano votate le leggi d'imposta che di quelli che bramano la votazione delle altre leggi.

Credo che col differire la votazione all'epoca in cui la discussione di tutte sarà finita, si soddisfi alle esigenze di tutti.

PRESIDENTE. Insomma, ella propone la votazione contemporanea di queste quattro leggi, mi pare.

CADOLINI. Per l'appunto.

Alcune voci. No! no!

PRESIDENTE. L'autore ha detto di sì. Metto dunque ai voti queste proposte.

La prima è dell'onorevole Ricciardi.

Egli propone che lunedì s'incominci la discussione della proposta di legge relativa al brigantaggio.

Faccio osservare all'onorevole Ricciardi che non è

ancora pronta la relazione intorno a questo disegno di legge.

RICCIARDI. Domani sarà distribuita.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Ricciardi propone che lunedì s'incominci la discussione del disegno di legge concernente il brigantaggio, e che sin da domani cessino i lavori degli uffici.

SINEO. Chiedo la divisione.

PRESIDENTE. Va bene.

Domando anzitutto se la prima parte della proposta è appoggiata.

(È appoggiata).

Domando se è appoggiata la seconda parte.

(È appoggiata).

Metto prima ai voti la prima parte della proposta Ricciardi, cioè che lunedì s'incominci la discussione del disegno di legge relativo al brigantaggio.

Chi intende approvare questa proposta si alzi.

(Non è approvata).

La seconda proposta è che a partir da domani cessino i lavori degli uffici.

(È approvata).

PERUZZI, ministro per l'interno. Chiedo di parlare. S'intende che domani avranno ancora luogo i lavori degli uffici, e che i medesimi non cesseranno se non da domenica, poichè v'è ancora il disegno di legge sull'armamento della guardia nazionale che è urgentissimo.

MINGHETTI, presidente del Consiglio, ministro per le finanze. Domani è l'ultimo giorno in cui avranno luogo le tornate degli uffici.

PRESIDENTE. Sta benissimo.

Viene ora la proposta Lazzaro, il quale chiede che si discutano prima d'ogni altra le due proposte di legge relative alla leva ed al brigantaggio.

LAZZARO. Chiedo di parlare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Non può aver la parola.

LAZZARO. Se io volessi ritirare la mia proposta, nol farei senza dirne i motivi. Nessuno abdica alla sua coscienza. Mi spiego dunque.

La Camera avendo rigettata la proposta dell'onorevole Ricciardi, la quale per la prima parte veniva a coincidere colla mia, m'accorgo che la mia proposta relativa al disegno di legge sul brigantaggio non sarebbe accettata.

Vi è l'altra parte della mia proposta, cioè quella sulla leva; per conseguenza io ritiro, per necessità, la prima parte che riguarda la legge sul brigantaggio, e resta la mia proposta in questo modo, cioè che la prima legge che sia per venire in discussione domenica, ove la relazione fosse presentata, sia quella sulla leva: poichè noi dobbiamo assolutamente, e presto, occuparci della questione delle famiglie disobbigate.

MINGHETTI, presidente del Consiglio. Mi pare che possiamo evitare anche questa votazione.

Nella proposta che si era fatta questa mattina, si

TORNATA DEL 24 LUGLIO

metteva appunto il progetto di legge sulla leva, il primo all'ordine del giorno per la tornata del mattino di lunedì prossimo.

Mi sembra adunque che l'onorevole Lazzaro può ritirare la sua proposta.

LAZZARO. Se è certo che lunedì mattina sia quel progetto posto all'ordine del giorno, io ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Viene ora la proposta dell'onorevole La Porta.

LA PORTA. La mia proposta è subordinata al voto della Camera sulla proposta della Presidenza.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta della Presidenza. La rileggo:

« 1° A partire da domani, sabato, sarà posto all'ordine del giorno il progetto di legge *sulla tassa governativa e dazio comunale di consumo*, e che la discussione su questo progetto continui nelle sedute ordinarie pomeridiane;

« 2° Che dopo la discussione del detto progetto di legge s'intraprenda immediatamente quella sul progetto di legge sulle ferrovie calabro-sicule, e che continui pure nelle sedute ordinarie pomeridiane;

« 3° Che domenica si tenga la seduta ordinaria pomeridiana, epperò vi si trattino i progetti suindicati;

« 4° Che a partire da lunedì, oltre la seduta pomeridiana, vi abbia ogni giorno altra seduta straordinaria dalle ore 8 del mattino alle ore 12;

« 5° Che in questa seduta straordinaria del mattino si pongano all'ordine del giorno il progetto di legge sulla leva ed altri che daranno luogo a minore discussione e quindi quello sul brigantaggio. »

CAMERINI. Domando la parola. (*Rumori*)

DE BLASIS. Domando la parola per fare una proposta.

LAZZARO. Domando la parola per l'ordine della discussione.

PRESIDENTE. Adesso la discussione è chiusa, non si tratta più che di porre ai voti.

LAZZARO. Sull'ordine della votazione io ho il diritto di aver la parola.

CAMERINI. Io pure l'ho domandata per l'ordine della votazione. (*Rumori da ogni parte*)

PRESIDENTE. Parli l'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. Io credo che si debba porre ai voti prima la proposta Cadolini, la quale è una conseguenza della proposta della Presidenza. Ove la proposta Cadolini non venisse accettata, io voterò la proposta della Presidenza, secondo la divisione già domandata da diversi deputati.

CAMERINI. Domando la parola sullo stesso soggetto.

PRESIDENTE. Scusi, la proposta dell'onorevole Cadolini non riguarda il discutere questa o quella legge, il fissare questo o quell'ordine del giorno; ma, stabilite le leggi che si vogliono porre all'ordine del giorno, propone che la votazione di queste leggi sia contemporanea.

Dunque è una proposta subordinata di sua natura, imperocchè inchiude l'idea che già sia stabilito quali siano le leggi da discutersi.

CAMERINI. Domando la parola per ispiegare la mia idea. (*Rumori*)

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Metto ai voti...

CAMERINI. Ho domandato la parola per ispiegare la mia proposta. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ma la discussione è chiusa, signore.

CAMERINI. Se mi permette, per la posizione della questione.

PRESIDENTE. La discussione è chiusa, nè vi è che a votare sulle rimanenti proposte.

Chi approva la proposta della Presidenza è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Metto ora ai voti la proposta dell'onorevole Cadolini...

CAMERINI. Domando la divisione della proposta Cadolini.

PRESIDENTE. La divisione certo è di diritto; spieghi però come nel caso presente ella la intende.

CAMERINI. Nella proposizione del deputato Cadolini ci sono due cose. Egli mette all'ordine del giorno quattro leggi semplicemente, a differenza della proposta della Presidenza che ci mette queste ed altre leggi che fossero pronte.

PRESIDENTE. Ma nel più c'è il meno, signore. La leva, il dazio-consumo, le ferrovie calabro-sicule ed il brigantaggio, stanno pure nella proposta della Presidenza, e la Camera ha votato che si debbano discutere.

Ora è questione di vedere se si deve accogliere la proposta Cadolini, perchè queste leggi siano votate insieme. Se ella dunque si limita a domandare la divisione e, lo ripeto, spiegherà come la intende, io la concedo, perchè è di diritto; altrimenti non le posso mantenere la parola.

Una voce. Lo lasci dire; si fa più presto.

PRESIDENTE. Lo lascerei dire se il regolamento lo permettesse.

CAMERINI. Insisto per la divisione.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini propone una votazione di quelle leggi contemporanea; necessariamente trattandosi di contemporaneità, bisogna che almeno due siano messe insieme; quindi la prego di spiegare quali siano quelle leggi che ella vuole si votino insieme.

CADOLINI. Domando la parola contro la divisione. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha la parola.

CADOLINI. L'onorevole Camerini ha creduto che colla mia proposta intendessi di limitare la discussione a queste quattro leggi, ma non è così; io ho solo inteso proporre che queste quattro leggi, le quali possono essere discusse anche insieme a molte altre, siano votate contemporaneamente, e qui non c'è divisione possibile a fare.

Voci. Ai voti! ai voti!

CAMERINI. Insisto per la divisione. (*Rumori*)

PRESIDENTE. La divisione è di diritto; ma siccome la proposta riguarda una votazione contemporanea, bisogna che si votino insieme due almeno delle quattro leggi, a cui la proposta si riferisce. Ora di questi quattro elementi che ella vorrebbe dividere, io la prego di fare la scelta, e d'indicare quali vuole siano uniti insieme e quali divisi, onde la divisione sia logica.

Voci. Sì! sì!

CAMERINI. Se l'onorevole nostro presidente mi avesse fatto l'onore di ascoltare le mie parole, avrebbe veduto che la ragione ne era in ciò che avendo inteso che l'onorevole Cadolini presentava a discutersi 4 leggi, io volevo che si dividesse nella parte che prescrive di doversi presentare nella votazione contemporanea a scrutinio segreto, perchè a me sembra che sarebbe una condizione in certa guisa indecorosa che la votazione di una legge si facesse dipendere dalla condizione che si votassero le altre. Bene avrei voluto che fossero tolte dalla proposta della Presidenza quelle parole di molte e non determinate leggi, messe prima della discussione di quella sul brigantaggio, ma non son giunto a poterlo esprimere. Non mi resta dunque che a dire, che se la Camera vuole approvare di discutere le quattro leggi n'è ben padrona, ma forse altri non avrebbe desiderato che fossero votate contemporaneamente, e cade su questo la domanda di divisione, che ora però non ha più la stessa importanza.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta dell'onorevole Cadolini, vale a dire la votazione contemporanea di quattro leggi.

(Fatta prova e controprova, è rigettata).

LAZZARO. Domando una spiegazione alla Presidenza. (*Rumori*)

PRESIDENTE. A qual riguardo?

LAZZARO. Sento il dovere di chiedere uno schiarimento alla Presidenza relativamente a ciò che essa ha stabilito nel voto della Camera.

PRESIDENTE. La proposta della Presidenza è ora assorbita dal voto della Camera; non esiste più proposizione della Presidenza, esiste soltanto il voto della Camera che tutti ben conoscono.

LAZZARO. La proposta testè votata dalla Camera è che dopo la votazione della legge sulla leva verranno altre leggi secondarie, ed *inoltre* quella del brigantaggio. Onde intenderei sapere se con queste parole *inoltre* e dopo altre leggi secondarie, s'intenda che, esaurita la discussione della legge sulla leva, debba immediatamente intraprendersi quella del brigantaggio.

Ecco ciò che intendo di sapere.

PRESIDENTE. La Camera ha deciso.

LAZZARO. Non ha deciso nulla, ha votato in complesso.

MINGHETTI, presidente del Consiglio. Deciderà allora quando sarà il caso.

LAZZARO. Ciò vuol dire che la legge sul brigantaggio non verrà in discussione. Parliamoci almeno chiaro. Per parte mia protesto altamente.

PRESIDENTE. Faccio osservare all'onorevole Lazzaro, che ciò che la Camera ha votato, sta in chiari termini deliberato; quindi io non posso dare nessuna spiegazione, se non leggendo quello che fu deliberato.

Ora darò lettura della proposta dell'onorevole La Porta:

« Propongo, ove la Camera deliberasse voler discutere la legge sul dazio-consumo od altra legge, che nella seconda seduta a stabilirsi venisse a discutersi la legge sulle ferrovie calabro-sicule, ed insieme le due leggi venissero votate. »

Voci. È già deliberato.

PRESIDENTE. Questo è già compreso nella votazione seguita.

LA PORTA. Per quattro, ma non per due.

PRESIDENTE. Allora si vorrebbe che fossero alternate, intercalate le discussioni delle due leggi; ma la Camera ha già votato la successività: quindi non può più aver luogo la contemporaneità.

PANATTONI. L'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si procederà ora alla votazione per scrutinio segreto dei progetti di legge: resoconti amministrativi del 1855 e 1856.

Prego nel tempo stesso gli onorevoli deputati che non abbiano ancora votato per la nomina dei cinque membri mancanti a compiere la Commissione del bilancio, di recare le loro schede all'urna.

VOTAZIONE E APPROVAZIONE A SQUITTINIO SEGRETO DEI RENDICONTI AMMINISTRATIVI DEL 1855 E 1856.

PRESIDENTE. Ora annunzio l'esito dello squittinio.

Risultamento della votazione sul progetto di legge per il resoconto amministrativo dell'esercizio 1855:

Presenti	193
Votanti	187
Maggioranza	97
Voti favorevoli	156
Voti contrari	31
Si astennerò	6

(La Camera approva).

Risultamento della votazione sul progetto di legge per il resoconto amministrativo dell'esercizio 1856:

Presenti	193
Votanti	187
Maggioranza	97
Voti favorevoli	153
Voti contrari	34
Si astennerò	6

(La Camera approva).

DISCUSSIONE E REIEZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA FERROVIA DA CUNEO A MONDOVÌ.

PRESIDENTE. Non essendo presente il ministro della guerra, si sospenderà la discussione del progetto

TORNATA DEL 24 LUGLIO

di legge per una spesa maggiore per trasporti militari, e si passerà invece alla discussione del disegno di legge per una ferrovia da Cuneo a Mondovì.

Leggo il progetto del Ministero, imperocchè la Commissione ha proposto di respingere la legge.

« Art. 1. È approvata in favore del signor Tommaso Brassey e Compagnia la concessione per la costruzione di una linea di strada ferrata da Cuneo a Mondovì, che verrà esercitata dallo Stato congiuntamente a quella già costruita da Torino a Cuneo.

« Art. 2. Le condizioni per la costruzione e per lo esercizio di detta linea sono determinate dalla convenzione contenente i capitoli d'onere in data 6 settembre 1862 unita alla presente legge. »

La discussione generale è aperta.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Come vedrà la Camera dalla relazione che è unita al progetto di legge, il Ministero fu spinto a presentarlo da una deliberazione del Consiglio di Stato.

È necessario che qui rammenti le circostanze che hanno dato luogo a questo progetto di legge.

Fu fatta una convenzione tra il signor Brassey ed il Governo per la costruzione di un tronco di ferrovia tra la città di Cuneo e quella di Mondovì. Per l'esecuzione di questa strada ferrata la provincia di Cuneo aveva votato un concorso per la somma di seicento mila lire; ma, mentre si stendevano gli ultimi atti della convenzione, venne in mente di prolungare una tale linea fino a Bastia.

In conseguenza il Consiglio provinciale, ritirando la primitiva sua proposta, dichiarava che avrebbe accordato il sussidio di seicento mila lire non alla linea sola da Cuneo a Mondovì, ma bensì a quella che da Cuneo per Mondovì toccasse Bastia.

Questa seconda deliberazione del Consiglio provinciale fu respinta dal ministro dell'interno; allora il Consiglio provinciale ricorreva al Consiglio di Stato, e questo dichiarava che esso era stato nel suo pieno diritto, cancellando la prima deliberazione per sostituirvi l'altra relativa alla linea di Cuneo-Mondovì e Bastia.

Da tutto ciò appare, signori, che la base fondamentale sulla quale è fondata la convenzione cade da sè, perchè questa sta tutta sulla condizione che la provincia di Cuneo concorra per la somma di seicento mila lire per il solo tronco da Cuneo a Mondovì.

In questo stato di cose tentai di venire col concessionario a temperamenti che fossero in armonia con quanto si era nuovamente deliberato dalla provincia di Cuneo. Ma i miei sforzi non furono coronati da alcun successo, anzi ho ricevuto istanza onde venisse formulata una legge a fine di sottoporre la convenzione all'approvazione del Parlamento.

Prima però di dare corso a quest'istanza, credetti conveniente di ricorrere al Consiglio di Stato per sapere se veramente dopo la deliberazione del Consiglio pro-

vinciale di Cuneo stava ancora, in diritto, l'obbligo al ministro di presentare la convenzione all'approvazione del Parlamento. L'avviso del Consiglio di Stato fu che il ministro era obbligato a farlo.

Nel presentarvi dunque questa convenzione non ho fatto che ubbidire ad un obbligo imposto da una convenzione la quale non avrebbe più attualmente ragione di essere, perchè, come ho già detto, la base su cui è essa fondata manca intieramente, dacchè il concorso di 600,000 lire per parte della provincia di Cuneo attualmente è negato, e lo è legalmente.

Tocca ora alla Camera di vedere che voglia fare di questa legge; soltanto debbo dichiarare che se fosse adottata, il Governo si troverebbe in un singolare impiccio; da una parte esso sarebbe obbligato a far eseguire la convenzione, dall'altra troverebbe un rifiuto legale della provincia a prestare il concorso primitivamente promesso.

Dopo questa dichiarazione, attendo il giudizio della Camera.

SINEO, relatore. Poche cose in aggiunta alle dichiarazioni del signor ministro.

Egli ha esposto i fatti quali risultano dalle carte probabilmente esistenti al Ministero. Egli non aveva il portafoglio quando si è iniziata questa pratica, ha dovuto conseguentemente prenderne notizia sui documenti che ritrovò.

Non si creda che il Consiglio provinciale di Cuneo abbia mai inteso di ritrattare, nè di modificare le deliberazioni da esso date per sussidi a ferrovie.

Quel Consiglio, quando ebbe il sospetto che si credesse che il sussidio di lire 600,000 da esso votato fosse applicabile ad una ferrovia isolata da Cuneo a Mondovì, ha solennemente protestato, riferendosi alle precedenti deliberazioni, le quali, ampiamente motivate, rendevano chiaro che il sussidio era devoluto a quella ferrovia la quale venisse a congiungersi a Bastia colla strada da Torino a Savona.

Queste proteste eransi fatte dapprima nel seno della deputazione provinciale di Cuneo, e tostochè si seppe nato il dubbio intorno alle conseguenze delle precedenti deliberazioni, la deputazione si affrettò di riferirne al Consiglio nella tornata ordinaria del 1° settembre 1862.

Sentito il dubbio, il Consiglio provinciale lo risolvette subito nel senso poc'anzi accennato, e dichiarò di aver sempre inteso di accordare il sussidio unicamente ad una ferrovia che partendo da Cuneo andasse per Mondovì a congiungersi colla strada di Savona a Bastia.

Queste dichiarazioni furono fatte nei giorni 4 e 5 settembre 1862. Nel 6 settembre facevasi la convenzione tra il signor Brassey ed il Ministero. Il ministro credeva, pei rapporti probabilmente erronei che gli si erano fatti, che vi fosse una deliberazione la quale aggidicasse il premio ad una ferrovia tra le due città. Invece, nel momento in cui il Ministero, ignorando le ultime deliberazioni del Consiglio, trattava col signor

Brassey sul fondamento d'un' ipotesi che non si poteva avverare, era già quest'ipotesi viemmeglio eliminata dalle dichiarazioni del Consiglio. Solo nel giorno 6 settembre fu fatto il contratto; in quell'epoca le deliberazioni anteriori del Consiglio erano state rischiarate con le ultime decisioni. Gli uffici furono unanimi nel riconoscere che mancava la condizione sotto la quale il Ministero si era obbligato di mantenere questa convenzione col signor Brassey; mancava già la condizione nel giorno in cui si faceva il contratto. Quindi la Commissione ha creduto che non ci fosse nessuna specie di vincolo, neanche morale, che potesse costringere il Ministero a dare seguito a questa pratica.

BRUNET. Domando la parola.

SINEO. La Commissione fu parimente unanime nel concludere che si dovesse respingere questo progetto di legge, onde lasciare facoltà al Ministero di potere in tal guisa dar piena soddisfazione ai voti espressi ripetutamente dal Consiglio provinciale di Cuneo.

BRUNET. Dopo quanto hanno detto l'onorevole ministro e l'onorevole relatore della Commissione, la Camera riconoscerà quanto sia difficile la posizione di un deputato il quale deve parlare di cose d'interesse speciale del suo collegio.

Io però tenendo a calcolo la vostra benevolenza, mi faccio lecito di esporvi alcune circostanze di fatto, che valgono se non a far approvare la legge, a provare quanto meno che la convenzione che vi si riferisce è consentanea agli interessi e ai desideri di quella provincia.

La parte superiore della provincia di Cuneo desiderava da gran tempo che fosse aperta una ferrovia da Cuneo a Mondovì.

L'antica società della ferrovia Torino-Cuneo già parecchi anni or sono erasi manifestata fino a un certo punto disposta a eseguire quel tronco di strada. Ma essendosi poi trattato di cedere la ferrovia sociale, come di fatti fu ceduta, il prolungamento di ferrovia non ebbe più luogo.

Passata la ferrovia sociale in proprietà del Governo, il municipio di Cuneo nel proprio interesse e nell'interesse dei comuni della parte superiore della provincia, si rivolse al Governo invitandolo ad eseguire questo tronco di strada. Il Governo non credette di aderire a questa proposta.

S'interrogò quindi il Governo s'era disposto a fare qualche garanzia o d'interessi, o chilometrica, per poter indurre un capitalista ad eseguire questa strada; ma il Governo rispose che non era disposto a dare garanzia di sorta.

Così stando le cose, quale era il mezzo con cui si poteva raggiungere lo scopo che si era prefisso questa provincia, lo scopo cioè di avere questo tronco di strada? L'unico mezzo era quello di fare un consorzio di sussidi per poter avere una somma da offrire ad un costruttore che si decidesse a fare questa strada, senza che vi fosse garanzia d'interessi o chilometrica.

Si fece questo consorzio di sussidi e si è ottenuta la somma di 850,700 lire (si tratta di una strada che sarà lunga circa 24 chilometri).

I corpi morali, i quali contribuirono a questa somma, sono in numero di quindici.

Avvi il Consiglio provinciale di Cuneo per 600,000 lire; la città di Cuneo per 100,000; Mondovì 100,000; il comune di Chiusa 10,000; Beinette 20,000; Viola 1000; Frabosa Soprana 4000; Frabosa Sottana 2000; Garessio 1000; Morozzo 4000; Sale 100; Vico 1000; Briaglia 200; Villanuova 800; Pianfei 3000; Montaldo 600.

Da questa nota che ebbi l'onore di leggere alla Camera, essa vedrà quale fosse il desiderio di questa provincia per attuare questa strada, e come i comuni non si arrestassero da sacrifici per poter raggiungere questo scopo.

Quando si ebbe questa somma di sussidi si trattava di trovare un concessionario, perchè i sussidi da soli non bastano, ed il concessionario è indispensabile. Allora il municipio di Cuneo, il quale già si era messo a capo altra volta della costruzione del secondo tronco della strada attuale da Torino a Cuneo, prese a fare delle ricerche, come aveva fatto altra volta, per avere questo costruttore; quindi si rivolse a costruttori nazionali, ma nessuno di essi volle assumere questa impresa; tutti dicevano: « senza garanzia di interessi o garanzia chilometrica noi non facciamo niente. »

Allora il municipio di Cuneo si rivolse ai costruttori esteri. Fra i costruttori esteri, uno il quale ha dato prove di grande capacità e di grandi mezzi è il signor Brassey, il quale nelle antiche provincie piemontesi ha costruito gran numero di ferrovie. La ferrovia di Susa, quella di Novara, quella d'Ivrea, il tronco da Novara al Ticino ed altre.

Questo costruttore che fece strade in tutte le parti del mondo, nell'America del Nord e nelle Indie, ecc., era un costruttore che il municipio di Cuneo credeva che sarebbe stata una vera fortuna di poterlo indurre a costruire questa strada, mentre il municipio poteva essere certo che la strada sarebbe stata in breve eseguita.

Dopo molte difficoltà si indusse finalmente il signor Brassey a fare una proposta. Il municipio di Cuneo presentò al signor Brassey la lista dei sussidi che ho l'onore di presentare alla Camera, dicendo: qui vi sono 850,000 lire di sussidio; questi sussidi sono votati, ma veramente non havvi ancora un vincolo così legale che evidentemente non vi possa essere nessun dubbio che questi sussidi possano essere riscossi: havvi quel vincolo morale di cui si deve tener conto in questo genere d'impresе. Quindi si disse al signor Brassey, noi abbiamo tutti questi sussidi, i quali per la concorrente di lire 50,000 sarebbero a carico dei piccoli comuni, e s'invitò il signor Brassey a rinunciare a queste 50,000 lire.

Il municipio di Cuneo ha creduto di fare il suo do-

vere per giovare agli altri comuni della provincia tentando che il signor Brassey si contentasse dei soli sussidi votati dalle due città di Cuneo e Mondovì, e facesse così un favore a tutti gli altri comuni, i quali con un impareggiabile sentimento di amor proprio, e col più vivo desiderio di giovare al loro paese, aveano volontariamente votato tale somma.

Il signor Brassey aderì a tale istanza, e questo fu il motivo per cui nella convenzione non si parla più che dei sussidi della provincia di Cuneo e delle città di Cuneo e Mondovì.

Questa arrendevolezza del concessionario certo non è cosa da non tenersene conto. Convien ritenere che in questa concessione lo Stato non c'entra per nulla, non fa il menomo sacrificio, perchè tutti i sacrifici son fatti dalla provincia e dai comuni.

MICHELINI. Domando la parola.

BRUNET. Si venne alla conclusione, si fece una proposta. Ebbero luogo trattative e si stipulò questa convenzione. Ma appunto per quello che diceva testè che l'impresario cioè non aveva alcun diritto legale assoluto verso tutti questi corpi morali, si è inserito l'articolo 90 nella convenzione dov'è detto in modo chiarissimo che tutte queste sovvenzioni non erano che offerte che si facevano, ma che il vincolo legale dell'obbligazione non c'era, che di tutti quei comuni che sono indicati nessuno era legalmente obbligato, ma si è stabilito che se fra tre mesi dalla data della pubblicazione della legge non si fossero rese esecutorie queste deliberazioni, il concessionario doveva essere liberato dall'obbligo di costruire la strada.

Che cosa si è fatto qui? Si è fatto nè più nè meno di quanto si è fatto l'anno scorso riguardo alla strada da Bra ad Alessandria. Non c'è niente quindi di straordinario.

Supponendo che si approvasse questa legge (ed io dico per supposizione, perchè conosco abbastanza il terreno del Parlamento per non presumere che si venga ad approvare una legge dopo che è stata presentata a questo modo e combattuta dalla Commissione) nessun danno ne ridonderà alla provincia, la quale, se vuol dare nulla, nessuno può costringerla.

E quand'anche ci sia stata, come accennava l'onorevole ministro, una protesta, tale protesta nè dà nè toglie ai diritti della provincia.

Se si dicesse che questa concessione non è da approvarsi perchè vi sono disposizioni contrarie agli interessi dello Stato, il motivo sarebbe rispettabile, ma volere che si rigetti un progetto di legge unicamente perchè al Consiglio provinciale di Cuneo converrebbe d'essere liberato da una obbligazione che crede d'aver contratta è un voler cosa che non sta nelle attribuzioni del Parlamento. Noi stiamo qui per fare gl'interessi dello Stato, noi non dobbiamo preoccuparci di tutti gl'interessi dei corpi morali; non so dove andremo; il signor ministro ha detto che i sussidi fatti dai comuni sono le basi e il fondamento di questa concessione. È questa la verità. Ma perchè circa ad alcuno di questi

sussidi sorge una divergenza non ne viene per conseguenza che si debba rigettare la convenzione. Ma ne viene per conseguenza che si devono tentare i mezzi per superare queste difficoltà. Io sono convinto che, quando fosse approvato questo disegno di legge, la provincia di Cuneo non avrebbe legalmente l'obbligo di pagare neanche un centesimo. Se sarà approvata la legge, si potrà nei tre mesi stabiliti dall'articolo 90 trovar modo di superare le difficoltà.

La Commissione dice nelle sue conclusioni che non abbiamo grande interesse a che si faccia questa strada.

Signori, tutti desiderano questa strada. È difficile far contratti di ferrovie senza garanzie d'un interesse chilometrico, e quando una simile occasione si presenta non bisogna lasciarla sfuggire, non bisogna dare ascolto al voto della Commissione che vorrebbe s'incaricasse il Ministero di fare un altro contratto. Che importa che il contratto sia stato fatto da un municipio o da una provincia quando è certo che un contratto migliore non si potrebbe fare?

Ma non basta il desiderio, per eseguire o trovare chi voglia eseguire strade ferrate senza garanzia d'interessi o di prodotto chilometrico. La cosa è difficile assai e quando si presenta un tale vantaggio non bisogna rinunziarvi al minimo sopraggiungere d'una qualche divergenza.

Quindi il voto che fa la Commissione di vedere il ministro accingersi a fare un'altra concessione, mentre desidera che riesca, dubito assai che ciò avvenga. E a forza di voler fare vantaggi al nostro paese si finisce per danneggiarlo.

A me nulla importa della persona che eseguisca la strada, a me, al paese che rappresento, importa che venga tosto eseguita.

L'elenco dei sussidi votati dai comuni e del quale vi diedi lettura è la più eloquente manifestazione che si vuole questa strada. Io confesso che tanto generoso concorso dei comuni ha eccitato la pubblica ammirazione, e se a questo slancio a vece di rimuovere gli ostacoli, nuovi ostacoli si aggiungono, nuovi ritardi si mettono in campo, non so quale utile ne ricaverà il paese. Queste considerazioni ho creduto di dover esporre nell'interesse del mio collegio, nell'interesse della città che ho l'onore di rappresentare.

Ringrazio la Camera della benevola tolleranza colla quale ha ascoltate le mie parole.

Qualora questo progetto venisse rigettato, ho fiducia quanto meno che il signor ministro vorrà interessarsi ed assumere egli stesso il compito di far sì che questa strada da tanto tempo desiderata venga eseguita.

MICHELINI. Come la Camera ha udito dai tre antecedenti oratori, e soprattutto dall'ultimo di essi, il Governo non sottostà a speciali sacrifici riguardo alla concessione della strada di cui si tratta.

Deve sicuramente il contratto passare pel Governo, perchè si tratta di opera pubblica, e solamente il Governo ha il diritto di dichiarare quali opere siano di

pubblica utilità. Inoltre il Governo deve per necessità assumerne l'esercizio, perchè trattasi di tratto brevissimo, che farebbe continuazione ad altro che già da lui è esercitato.

Lo Stato adunque non fa sacrifici per questa strada, la quale è unicamente sussidiata dai corpi morali, cui essa torna in ispecial modo utile. Questo esempio meriterebbe di essere in altre parti d'Italia imitato.

Ridotte adunque le cose tra il concessionario da una parte e la provincia di Cuneo ed i due comuni di Cuneo e Mondovì dall'altra, parve al Consiglio provinciale di Cuneo fosse conveniente alla provincia di fare il sacrificio delle lire 300 mila per una strada che mettesse in comunicazione la città di Mondovì colla stazione di Cuneo, ma che per ottenere questo solo intento fosse assolutamente troppo grave il sacrificio di lire 600 mila, e non corrispondente all'utilità che ne sarebbe emersa.

Ma se si fosse trattato di mettere in comunicazione col mare tutta la provincia di Cuneo, cioè tutto l'alto Piemonte, mercè la congiunzione di essa colla ferrovia tra Torino e Savona, oh! in tale caso quel Consiglio provinciale era ed è di sentimento che il sacrificio di lire 600,000 sarebbe paruto lieve ai suoi amministratori.

In questo stato di cose adunque si può o rigettare la legge, colla speranza che in un tempo prossimo l'onorevole ministro dei lavori pubblici trovi altri concessionari, i quali aderiscano alla costruzione della ferrovia sino a Mondovì, col sussidio provinciale di lire 300,000 oltre ai due di lire 100,000 caduno dei comuni di Cuneo e Mondovì, o col sussidio complessivo di lire 800,000 si obblighino di fare l'intera linea da Cuneo a Bastia, ovvero porre in questa legge un addentellato, mercè il quale il Ministero fosse autorizzato di fare tale concessione senza necessità di presentazione di un nuovo progetto di legge.

Il partito proposto dal sindaco di Cuneo non mi pare privo d'inconvenienti, in quanto che potrebbe sottoporre il Consiglio provinciale di Cuneo, per parte del concessionario Brassey, ad una lite. È vero che il Consiglio di Stato interpretò la prima deliberazione di quel Consiglio in modo da non costringerlo ad una spesa assolutamente superiore all'utile che ne ridonderebbe, ma altri magistrati potrebbero altrimenti giudicare.

Forse vi sarebbe un mezzo di conciliare tutte le esigenze, di porre in questa legge quell'addentellato che io diceva, e sarebbe di lasciare intatta la convenzione, ma di ridurre i sussidi dalle 800,000 alle 500,000 lire.

Così facendo, se il signor Brassey rifiuta, non se ne fa più niente e sarebbe come se la legge fosse stata rigettata. Ma se accetta, si sarà fatto un passo di più, non sarà necessario che il ministro presenti un nuovo progetto di legge, e nello stesso tempo si tutelano gli interessi della provincia di Cuneo, i cui rappresentanti non giudicano troppo grave il sacri-

ficio delle lire 300,000, oltre alle 200,000 a carico delle due città, per una ferrovia Cuneo-Mondovì.

Così tutti sarebbero contenti e si potrebbe accelerare la costruzione della strada tra Cuneo e Mondovì, non essendo punto da dubitare che quando fosse costruita la linea Torino-Savona, la congiunzione si farebbe immancabilmente, perchè tornerebbe utile ad entrambe le linee, alle quali procurerebbe maggior movimento.

Queste mie idee io non le ho manifestate alla Commissione, bensì separatamente ad alcuni membri di essa, dei quali alcuni le approvarono, altri no.

Il mio emendamento adunque consisterebbe nell'aggiungere al fine dell'articolo 2 del progetto del Ministero queste parole: « Ad eccezione che i sussidi di lire 800,000, di cui all'articolo 98, sono ridotti a lire 500,000.

Se la Camera approva questo mio emendamento, io approverò la legge; in caso contrario la respingerò.

SUSANI. Mi pare che l'emendamento proposto dall'onorevole Michelini non possa assolutamente ammettersi, imperocchè qui si tratta di accettare...

BRUNET. Domando la parola.

SUSANI... o di respingere la legge, nè noi possiamo venir ad approvare condizionatamente ciò che dipende dal volere altrui.

Io non voglio annoiare la Camera col discutere lungamente questo argomento, solo dirò che le ragioni esposte dall'onorevole Brunet mi hanno convinto che la Camera, approvando il progetto di legge contrariamente a ciò che le ha proposto la Commissione, piglierebbe per avventura il miglior partito.

Infatti quando questi sussidi si verificassero, come lo crede il concessionario, sarebbe esso l'interesse dello Stato tutelato? Io dico di sì; dico di più che l'anno scorso quando la Camera approvò la concessione della strada da Alessandria e Bra....

MICHELINI. Chiedo di parlare.

SUSANI... essa ha contratto una specie d'impegno morale di approvare in massima quegli altri progetti, i quali ad eguali condizioni si presentassero alla sua sanzione. Anzi, io mi ricordo che la Camera l'anno scorso votò un ordine del giorno sopra di questo, il senso del quale era di stabilire che tuttavolta lo Stato potesse, entro limiti ragionevoli, facilitare la costruzione di strade ferrate coadiuvate dai comuni e dalle provincie, così che lo Stato altro onere non assumesse fuori di quello di esercire pel 50 per cento del reddito chilometrico della strada fosse obbligato per parità di trattamento verso tutte le provincie dello Stato di sobbarcarvisi.

Ora io dico: noi siamo in questa condizione, imperocchè quando i sacrifici che si sono imposti i comuni e le provincie fossero realizzati, veramente la strada è assicurata da questa convenzione, e lo Stato non fa dispendio maggiore di quello a cui precedentemente mi riferiva.

Se i corpi morali hanno ragioni per non fare questi sacrifici, quello che ha esposto l'onorevole Brunet mi

TORNATA DEL 24 LUGLIO

pare debba convincere la Camera che essi saranno liberi di non farli. Nè mi muove da quest'opinione l'obiezione messa fuori dall'onorevole Michelini, il quale diceva: badate, il Consiglio provinciale aveva un'opinione, l'ha cambiata, o per lo meno vi può essere discussione.

MICHELINI. L'ha spiegata, non cambiata.

SUSANI. Io non so, soggiungeva l'onorevole Michelini, se il Consiglio, eccitato ad eseguire il voto suo primitivo, possa essere costretto ad interpretarlo così come egli non l'intendeva.

MASSA. Domando la parola.

SUSANI. Se io bene intendeva, quest'è l'obiezione fatta dall'onorevole Michelini; ora, dico io: o è vero che si possa dimostrare che l'interpretazione del voto del Consiglio provinciale, che il senso se si vuole di quel voto era quello che in oggi si sostiene, ed io non vedo qual pericolo si corra pertanto le cose anche davanti al giudizio dei tribunali; o per avventura potrebbe essere che quel Consiglio provinciale avesse mutato opinione dopo aver visto mutare le circostanze, e credesse ora più conveniente di accostarsi ad altri appaltatori: allora io dico, è questa una questione di buona fede; ed in quanto a me vorrei che la Camera, per quanto da essa dipenda, lasciasse appunto al giudizio dei tribunali, al diritto comune il deliberare, se gli impegni corsi siano da tenersi per validi.

Per queste ragioni io vorrei che la Camera considerasse ben bene questa questione, la quale, per quanto in apparenza piccola e ristretta entro i limiti provinciali, è per la sua natura di importanza grandissima.

Io non saprei veramente se mentre noi abbiamo tanto bisogno di gente, la quale concorra alla costruzione delle molte strade ferrate secondarie, di cui l'Italia abbisogna, di questo modo si provveda al pubblico interesse.

Del resto quali affidamenti volete che abbiano gli imprenditori a trattare con corpi morali, comuni e provincie, se da quegli stessi corpi i patti stabiliti vengono messi in dubbio, quando dal ministro sono portati alla presenza del Parlamento?

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Debbo far osservare che l'onorevole deputato Brunet e l'onorevole Susani hanno ommesso una circostanza importantissima di questa legge. È necessario che la Camera ricordi come la convenzione col signor Brassey si riferisca soltanto alla linea ferroviaria da Cuneo a Mondovì e come attualmente si voglia qualche cosa di più. Si vuole cioè, oltre la linea da Cuneo a Mondovì, un altro tronco che da Mondovì vada a Bastia.

Senza entrare qui in minute discussioni, è evidente che se venisse approvato il progetto di legge, come chiede l'onorevole deputato Brunet, e come vuole l'onorevole Susani, sarebbe pregiudicata la questione intorno al prolungamento della linea da Mondovì a Bastia....

BRUNET. Domando la parola.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici... e che, se il

tronco da Mondovì a Cuneo fosse dato ad un accollatario, non così facilmente si troverebbe un altro concessionario il quale volesse assumere la costruzione da Mondovì a Bastia. Non si tratta più di sapere se i comuni, se le provincie pagheranno, o non pagheranno, ma bensì di vedere se il prolungamento della linea da Mondovì a Bastia non sarebbe compromesso coll'approvazione della convenzione attuale.

Se noi approviamo questa convenzione, parmi evidente che si crea un privilegio in favore del signor Brassey, il quale avrà un'arma in mano, o per obbligare la provincia a pagare la somma primitivamente deliberata onde la linea sia proseguita, oppure un pretesto per far ritardare anche per un tempo molto lungo, non dirò indefinito, la concessione della linea da Mondovì a Bastia. Non si otterrebbe così il compimento di un lavoro che è richiesto vivamente da quelle popolazioni.

Prego quindi la Camera di prendere una deliberazione tale che il prolungamento di questa strada ferrata non sia in verun modo pregiudicato.

Non posso poi accettare la proposta dell'onorevole Michelini, inquantochè farebbe nascere nuovi inconvenienti.

Una tale questione venne già talmente complicata che il voler introdurre nuove condizioni darebbe luogo certamente a nuove e forse più gravi difficoltà. Il Governo ebbe già a fare più per questa concessione che non per le più ampie e le più considerevoli che si siano stipulate per le altre parti dello Stato.

Quindi credo che il modo il più semplice sia di fare, come si dice, *tabula rasa*, cioè di venire a nuovi accordi. Si potrebbero così avere concessionari che fossero d'accordo colle provincie che forse più prontamente otterrebbero la linea desiderata.

SUSANI. Domando la parola.

DEPRETIS. Domando la parola. (*Segni d'impazienza*)

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta al deputato Massa.

MASSA. Siccome io parlo nello stesso senso dell'onorevole ministro, così, se alcuno parla in senso opposto, mi riservo di fare le mie osservazioni dopo.

Voci. Ai voti! La chiusura.

BERTEA. Signor presidente, io aveva chiesta la parola.

PRESIDENTE. Parli. (*Movimenti*)

BERTEA. Non s'impazienti la Camera, sarò brevissimo.

Io non so perchè, mentre abbiamo votato, e andiamo tuttodì votando certe leggi di concessione per strade ferrate le quali portano un aggravio al bilancio dello Stato di molte e molte migliaia di lire a garanzia di prodotto, si venga poi lesinando a proposito di una legge che produce certamente un grandissimo vantaggio all'alto Piemonte, e non richiede sacrificio alcuno dallo Stato.

Già l'onorevole Susani ha esposto come in altra circostanza la Camera avesse preso formale impegno di

votare tutte quelle strade, le quali non importassero aggravio alcuno alle finanze, salvo l'esercizio al 50 per cento sul reddito brutto. Ora noi ci troviamo precisamente in questo caso.

La linea da Cuneo a Mondovì non costa un centesimo allo Stato perchè l'esecuzione della medesima è assicurata dal concorso dei corpi morali in un premio dato all'impresa.

L'unica obbiezione, che si viene portando avanti, è quella relativa alle nuovissime risoluzioni del Consiglio provinciale di Cuneo, il quale dopo avere stabilito dapprima che avrebbe dato un sussidio di lire 600,000 a chi avesse assunta l'esecuzione di questa strada, in una deliberazione posteriore, presa un giorno prima di quello in cui venne stipulata la convenzione, avrebbe subordinato il sussidio all'obbligo che si prolungasse la strada fino a Bastia.

Or dunque resta il punto legale ad esaminarsi, se cioè il Consiglio provinciale di Cuneo sia definitivamente obbligato dalla prima sua deliberazione, ovvero sia stato da tale obbligo sciolto colla seconda, la quale impose una condizione nuova.

Io credo che tanto in un caso, quanto nell'altro lo Stato non possa soffrire alcun danno. Se la prima deliberazione presa dal Consiglio provinciale è obbligatoria, allora il sussidio di lire 600,000 è assicurato al concessionario della strada, e non vi ha più questione; se poi il Consiglio provinciale di Cuneo colla seconda deliberazione è stato prosciolto dal suo obbligo, allora è facile al Ministero di valersi, come già accennava l'onorevole Brunet, dell'articolo 90 della convenzione, secondo il quale se entro tre mesi dalla promulgazione della legge non saranno rese esecutorie, e partecipate al concessionario, le deliberazioni presi dai corpi morali, s'intende risolta la convenzione.

Quando adunque venga deciso che il Consiglio provinciale di Cuneo non è obbligato alla prestazione di quel sussidio che votava nella prima deliberazione, si denuncierà questo fatto al concessionario entro il termine dianzi ricordato, e per effetto di questa denuncia si intenderà risolta la convenzione.

Io non vedo dunque alcun pericolo per l'interesse delle finanze, e vedo invece un grande vantaggio per le nostre provincie; non vedo alcun pericolo, perchè lo Stato non è chiamato a sborsare un centesimo valendosi del sussidio votato in un caso, e denunciando la risoluzione della convenzione nell'altro.

Quindi credo che essendosi verificata quella circostanza che altra volta stava già nei voti del Parlamento, non debbasi passar oltre, e quando pure, se così può essere, una qualche spesa dovesse venire a carico dello Stato, questa sarebbe sempre minima a confronto del vantaggio grandissimo che ne ridonderebbe ad una cospicua provincia ed alla nazione.

MICHELINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha già parlato una volta.

MICHELINI. Ne ho il diritto.

PRESIDENTE. Io non posso accordarle la parola,

salvo nel caso ch'ella creda di non essere stato bene inteso; fuori di questo caso il regolamento assolutamente mel vieta.

MICHELINI. Non sono stato inteso dall'onorevole Susani, il quale ha detto che non poteva essere appoggiato il mio emendamento, non essendovi qui l'intervento dell'altra parte contraente, vale a dire il signor Brassey; ora quest'obbiezione non regge, inquantochè se il mio emendamento....

PRESIDENTE. Questo non è spiegare il suo concetto.

MINERVINI. Domando la parola. I membri della Commissione hanno diritto di spiegare le loro idee. (*Segni di dissenso*)

PRESIDENTE. I membri della Commissione non hanno privilegi, salvo che parlino a nome della Commissione. (*Con forza*) Io osservo il regolamento, e la Camera deve darmi appoggio nell'adempimento di questo mio dovere.

MICHELINI. Io insisto nel mio emendamento.

PRESIDENTE. Intanto la parola spetta al deputato Massa.

MASSA. Voglio pregare la Camera di considerare la specialità nella quale si presenta questo progetto di legge.

Io non voglio denegare nè i 300,000 franchi, nè altra somma qualunque a vantaggio delle provincie che volentose incontrano gravi sacrifici per procurarsi i vantaggi delle ferrovie; ma quando si tratta di costruire una strada non con ispesse del Governo, bensì a precipue spese delle provincie, a me sembra che convenga innanzi tutto vedere quale sia il desiderio delle provincie che concorrono a sostenere i pesi.

Il progetto firmato col signor Brassey lo riconosco dovuto alla solerzia ed all'amore sommo che porta l'onorevole Brunet alla sua terra natia....

BRUNET. Domando la parola.

MASSA.... ma il progetto medesimo si informa ad una deliberazione del Consiglio provinciale di Cuneo, colla quale fu concesso un sussidio di lire 600,000 a quell'impresario, il quale avesse assunto la costruzione di una linea in prosecuzione di quella di Cuneo per Mondovì a Bastia.

Quale è la posizione che viene fatta oggidì al Parlamento con questo progetto di legge?

Convien che la Camera ritenga alcune date. Il Consiglio provinciale di Cuneo fin dall'11 settembre 1861 deliberava un sussidio di lire 600,000 per la costruzione di una linea ferrata da Cuneo a Mondovì. La formola non era precisa, ma precisa era l'intenzione dell'autore della proposta, precisa la volontà della Commissione che esaminava la proposta medesima, precise le dichiarazioni fatte e dal presidente del Consiglio provinciale, il signor Sineo, e dal vice-presidente del Consiglio stesso, signor Michelini: volevasi accordato il sussidio allo scopo di congiungere la linea da costruirsi colla ferrovia da Torino a Savona, partendo da Cuneo e passando per Mondovì.

TORNATA DEL 24 LUGLIO

La formola non abbastanza precisa fece sorgere nel signor Brassey il concetto che il sussidio fosse accordato alla linea da Cuneo a Mondovì, ed effettivamente le trattative col Governo si iniziarono dietro un tal concetto.

Venuto ciò a cognizione della Deputazione provinciale di Cuneo, lo segnalava al Consiglio provinciale nell'adunanza ordinaria del settembre 1862. Il dubbio inserito formava oggetto dell'esame di una Commissione speciale nominata dal Consiglio stesso, e il Consiglio (prego la Camera di ritenere questa data) nell'adunanza del 5 settembre 1862 dichiarava che era sempre stata mente sua, anche quando nell'anno precedente votava il sussidio, di non accordarlo se non a condizione che la linea dipartendosi da Cuneo, e passando per Mondovì, si congiungesse a Bastia con quella da Torino a Savona; ciò avveniva il 5 settembre: quindi legalmente, non vi è altra deliberazione che questa, che il sussidio è dato a condizione che la ferrovia si congiunga a quella da Torino a Savona.

Tale era la condizione della provincia di Cuneo al 5 settembre. Ebbene, il giorno 6 settembre, il giorno dopo, il Ministero firma la convenzione col signor Brassey, ed in questa, all'articolo 89, concede al signor Brassey il sussidio di lire 600,000 supponendo che fossero votato unicamente per il tronco da Cuneo a Mondovì. Legalmente, il Ministero non poteva, e non può, vincolare la provincia, perchè è un ente che ha una vita ed un'esistenza sua, che non può prendere norma che dalle deliberazioni del proprio Consiglio.

Non appena conosciuta questa spiegazione che il Consiglio provinciale di Cuneo dava del precedente suo voto, era la sua deliberazione dal Ministero annullata, ma a sua volta il decreto ministeriale veniva revocato dietro parere del Consiglio di Stato, in guisa che l'unica deliberazione che esiste è quella di un sussidio di lire 600,000, con che la ferrovia da Cuneo per Mondovì raggiunga quella di Savona.

Or bene, se questa è la posizione legale delle cose, possiamo noi votare la convenzione del 6 settembre 1862 che affida il concessionario di lire 600,000 da togliersi alla provincia di Cuneo, facendo unicamente il tronco da Cuneo a Mondovì? Io non credo che si possa e si debba votare.

Non mi muove l'osservazione dell'onorevole Susani e dell'egregio mio amico Berteà. Essi dicono: se non ci è vincolo legale per la provincia di Cuneo perchè abbia votato il sussidio sotto più estese condizioni, ciò vuol dire che l'impresa Brassey non potrà astringere la provincia a pagare questa somma, e nulla osta che si voti la legge, il decidere poi quale sia il valore ed il senso della deliberazione del Consiglio provinciale, i tribunali lo giudicheranno, su ciò non può giudicare la Camera. Quest'argomento è vizioso perchè la legge si vota per assecondare i desiderii della provincia di Cuneo, giacchè all'infuori dei sussidi da essere accordati la concessione non è accettata.

Ora è egli nella dignità del Parlamento il votare una legge che il concessionario domani vi disdice, perchè egli non ha il corrispettivo che gli è garantito dal Ministero, non ha, cioè, le 600,000 lire per fare il tronco da Cuneo a Mondovì che gli fu concesso?

Quando noi votiamo delle leggi per approvare una convenzione fatta dal Governo, che cosa facciamo? Noi diamo la nostra sanzione ad un contratto, in forza del quale è già vincolato chi ha contrattato col Governo, mentre il Governo non è vincolato se non quando la sanzione del Parlamento sorviene ed approva il contratto stesso.

Il signor Brassey non è definitivamente vincolato in oggi, perchè il Ministero gli ha garantito le 600,000 lire per questo tronco da Cuneo a Mondovì, ed il Ministero gli ha garantito ciò che non gli può dare, perchè il Consiglio provinciale di Cuneo dà il sussidio, allorchando la strada raggiunga quella di Savona, non già se si arresta a Mondovì.

Dunque non sarebbe dignitoso per noi votar la legge che approva la convenzione quando questa convenzione porta condizioni intrinseche che non ponno verificarsi, quando il signor Brassey non potrebbe esser forzato a costruire la linea perchè gli mancano i corrispettivi nella convenzione contemplati.

Se non è dignitoso pel Parlamento votare una convenzione che il Governo stesso dichiara nella relazione, con cui presentò il progetto di legge, che già ritiene per risolta, non è nè equo, nè conveniente porre questa provincia in cotesta alternativa: o di dare le 600,000 lire per avere, non già la strada da essa desiderata, bensì solo una parte di questa, oppure di dover litigare col Brassey per determinare gli effetti giuridici della sua deliberazione.

La Camera ben vede che questa è una controversia che già s'agita da lungo tempo. Dal 5 settembre 1862 il Consiglio provinciale ha dichiarato i suoi intendimenti, ed il signor Brassey certo non ha potuto ignorarlo. Ma invece di spiegare esso a sua volta il suo pensiero, avvece di dichiarare se si contentava della proposta del Consiglio provinciale di trecento mila lire per fare la strada da Cuneo a Mondovì, ovvero di preferire le lire seicento mila prolungando la strada da Mondovì a Bastia, avvece di dire se si muoveva ai desiderii di quella provincia, che cosa ha egli fatto? Ha ingiunto al Governo di dover presentare il progetto di legge a pena di tenerlo solidariamente responsabile di una convenzione che non ha nessun valore nè pel Governo, nè per la provincia, e dalla quale il signor Brassey a sua volta non trarrà altro profitto se non quello di agire contro il Governo in via d'indennità quando la provincia non gli pagherà le seicento mila lire che non deve pagare se non a chi fa una strada che si congiunga a quella di Savona.

Taluno ha accennato che qui è una questione di moralità e di buona fede, e che non si debba la Camera prestare a chi venisse meno alle sue promesse; se alcuno manca alla buona fede, non è il Consiglio pro-

vinciale di Cuneo; esso non contrattò, fece un'offerta che sino dal 1861 dichiarò bene apertamente di fare per promuovere la costruzione della ferrovia che mettesse Cuneo in relazione colla linea di Savona. Ciò è sì vero che ad un tempo stesso il Consiglio deliberava altro sussidio per la ferrovia di Savona di lire ottocento mila e quello di lire seicento mila per la linea di Cuneo a Mondovì. La linea era qualificata e denominata dai due più importanti comuni che vi sono ad essa interessati, e ciascuno dei quali deliberò di concorrere per lire centomila; ma quella è la denominazione della linea e non già la descrizione dei due capi della ferrovia.

Ora, se al Ministero piaceva di male intendere la deliberazione del Consiglio, se il signor Brassey non lesse gli atti di quel Consiglio provinciale per vedere a quali condizioni il premio fosse accordato, può forse accusarsi il Consiglio di mancare alle fatte promesse?

Si è detto: ma ad ogni modo questa strada conviene sia fatta per quei paesi! Questo è ciò che interessa. Qui non dobbiamo noi farla da giudici, dobbiamo aprire la via e che si raggiunga quello scopo finale che tutti abbiamo di accelerare cioè la costruzione di ferrovie. Fallita questa, chi sa se potrà trovarsi un'altra combinazione che assicuri quella costruzione.

Il signor ministro ha già avvertito che la maggiore difficoltà non sta nel fare una ferrovia da Cuneo a Mondovì, bensì tra Mondovì e Bastia; ora quando si volessero applicare i larghi sussidi nel primo tronco, come mai potrà sperarsi che quelle città e quella provincia abbiano ancora a largheggiare con un altro imprenditore che dovesse poi congiungere la linea che facesse capo a Mondovì con quella di Savona a Bastia?

Io credo che si sarebbe potuto soddisfare ai desiderii di quei paesi dando facoltà al Governo di far questa concessione alle condizioni contenute nella convenzione annessa al progetto di legge con che la ferrovia a vece di arrestarsi a Mondovì si congiungesse a quella di Savona.

Ma poichè questa proposta non pare che arrida al Governo, e d'altro canto il signor Brassey, in niun modo accennò di aderire ai desiderii della provincia di Cuneo, non vedo altra via migliore di sortire da queste difficoltà, se non quella di prosciogliere il Governo dalle prese intelligenze, perchè io confido che una volta tolto di mezzo questo impedimento che sorge da una convenzione che la fatalità ha viziato, il Governo sarà libero di valersi dei sussidi votati per intendere nuove proposte più conformi al vantaggio della provincia di Cuneo.

Per verità, le deliberazioni del Consiglio comunale delle città di Cuneo e Mondovì, non che di quella provincia, non sono rievocate; esse rimangono per dare 800,000 lire, ma non al signor Brassey che si arresta a Mondovì, ma a chi facendo l'interesse di quelle popolazioni protrarrà la linea sino a congiungersi a quella di Savona.

Quindi io scongiuro la Camera ad accogliere le con-

clusioni della Commissione e a rigettare il progetto di legge per la dignità del Parlamento, perchè non dobbiamo disconoscere i desiderii del Consiglio provinciale di Cuneo che è il più interessato ed ha votato il maggior sussidio di 600,000 lire, e perchè in avvenire sia resa possibile la congiunzione della ferrovia di Cuneo a quella di Savona; altrimenti quando non si impieghino tutti i sussidi di quei comuni e di quel Consiglio provinciale per la ferrovia che si protenda a quella di Savona non si potrebbe mai raggiungere lo scopo che noi ci proponiamo.

Voci. La chiusura! Ai voti!

BRUNET. Domando la parola...

PRESIDENTE. Ha già parlato.

BRUNET... per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Essendo stata domandata la chiusura, chiedo se è appoggiata.

(È appoggiata).

BRUNET. Lasciando a parte tutte queste quistioni di regolamento, dirò che io ho parlato una volta e che ora desidero di fare alcune osservazioni circa a quanto dissero il ministro e gli onorevoli Massa e Michelini.

Se mi si concede di parlare, parlerò brevemente. Ma non intendo di battagliaire per conquistare la facoltà di poter rispondere.

PRESIDENTE. Chi intende di dare la parola all'onorevole Brunet è pregato di alzarsi.

(È accordata).

BRUNET. Come la Camera ben vede, io non abuso spesso della parola, quindi la ringrazio di avermi concesso di poter esporre alcune osservazioni in risposta a quanto fu detto finora.

L'onorevole deputato Michelini fra gli altri motivi che adduce pel rigetto di questa legge, dice che vi ha pericolo che la provincia si trovi in lite col signor Brassey.

Io osservo che questo pericolo non esiste, mentre l'articolo stato già approvato dalla Camera nel progetto di legge della strada da Bra ad Alessandria, non riconobbe alcun vincolo in quelli che hanno fatte queste offerte.

Ma supponendo ancora che la provincia abbia incontrato qualche vincolo per questa deliberazione, dobbiamo noi sotto pretesto di ben pubblico e di interesse generale dello Stato farci a rigettare una convenzione per venir in sostegno di una questione la quale deve essere giudicata dai tribunali?

La nostra missione è di trattare gli interessi generali dello Stato, ed i corpi morali hanno ciascuno dalla legge le loro attribuzioni e debbono essi stessi coi mezzi che loro dà la legge difendere i loro diritti.

Non credo che il Consiglio provinciale sia vincolato, ma se lo fosse, allora noi dovremmo essere i primi a dire: voi, corpo morale, siete vincolato, adempite agli obblighi che avete contratti; noi non possiamo sotto pretesto dell'interesse generale, rigettare un disegno di legge per coadiuvarvi nel non adempimento di una obbligazione legalmente incontrata.

TORNATA DEL 24 LUGLIO

Quanto al signor ministro che osservò come convenga non concedere la linea Cuneo-Mondovì perchè potrebbe fare ostacolo all'esecuzione dei sette chilometri che occorreranno per andare da Mondovì a Bastia quando sarà fatta la ferrovia di Savona, osserverò quanto segue:

Quando si trattava di fare la strada per Mondovì, tutta la parte superiore della provincia di Cuneo vedeva che si aveva per iscopo di congiungerla poi al mare per la strada di Savona; ma finchè non fosse fatta la strada di Savona, non poteva mai venire in mente di eseguire una strada sino a Bastia; il che sarebbe stato come farla giungere in mezzo ad un campo.

Il Consiglio provinciale non poteva a meno di pensare che in definitiva tale congiungimento colla linea di Savona doveva avvenire. Ma intanto, finchè non era attuabile il congiungimento colla linea di Savona, volle col suo voto di sussidio, come lo vollero tutti gli altri comuni, coadiuvare l'attuazione della ferrovia sino a Mondovì, e così intanto collegare al sistema generale delle ferrovie questa città fra le più importanti dello Stato, e che è già attualmente collegata con Cuneo per relazioni di commercio e d'interessi, i quali saranno sempre insoddisfatti finchè la ferrovia non sia eseguita.

Noi dobbiamo adoprarci che per quella importante città cessi quell'isolamento che è una conseguenza necessaria della non esistenza di una ferrovia.

Ma, o signori, quando si vuol riuscire nelle ferrovie, non bisogna pretendere di fare tutto ad un tratto; facciamo la strada sino a Mondovì e per sette chilometri di strada che ci saranno da Mondovì a Bastia non ci saranno gravi difficoltà.

Credo quindi che invece di appoggiare il rigetto della legge perchè la strada va soltanto sino a Mondovì, credo che sarebbe meglio fare in modo che la strada venisse costruita intanto sino a Mondovì, salvo a congiungere Mondovì colla linea di Savona quando sarà eseguita.

La deliberazione del Consiglio provinciale assegna un sussidio di lire 600,000 alla strada da Cuneo a Mondovì. Nella deliberazione non si parla di Bastia.

Nel decreto reale firmato dal Re, col quale è approvata la deliberazione di tale sussidio, si parla di una linea da Cuneo a Mondovì, ma non si parla di Bastia.

Quindi come poteva il municipio di Cuneo presentarsi davanti ai concessionari, e dire che le sovvenzioni votate per la linea Cuneo e Mondovì dovessero intendersi per una linea Cuneo-Bastia?

Questo era impossibile. Quindi se si chiamò strada da Cuneo a Mondovì fu perchè i sussidi furono votati da Cuneo a Mondovì e non si possono scambiare le parole con dire che Mondovì debba intendersi per Bastia.

Se il Consiglio provinciale avesse avuto questa intenzione di andare a Bastia l'avrebbe detto. Ebbene nulla disse di ciò, la deliberazione ha la data del mese

di febbraio 1861; trascorse un anno e più; nè il Consiglio provinciale, nè la deputazione provinciale, la quale sapeva che tutti i comuni che aveano votato i sussidi da Cuneo a Mondovì, ciò avevano fatto per deliberare in modo conforme a quanto avea deliberato la provincia, non mai fecero atto da negare o contrastare che il sussidio non fosse dato per la linea Cuneo-Mondovì.

Allo stato delle cose io mi limito, o signori, a concludere che se credete la convenzione non conforme agli interessi dello Stato, rigettatela pure. Io certamente non ho nè mezzi, nè ragioni così efficaci da stare a confronto col voto che contro di essa diedero il ministro e la Commissione.

Io credo che il municipio di Cuneo coll'aver ottenuto la convenzione per la concessione della linea Cuneo-Mondovì ha reso un servizio al paese.

Lo scopo del municipio di Cuneo non consiste nella preferenza ai costruttori, ma consiste in che la strada sia eseguita.

Qualunque sia il risultato della votazione, io credo di avere compiuto il mio dovere, e lasciandovi giudici dell'esito, vi ringrazio del favore che mi faceste sia col consentirmi di parlare, sia coll'avermi benevolmente ascoltato.

MINERVINI. Dirò poche ragioni per le quali io credo che le conclusioni della Commissione, della quale mi onoro di far parte, precedute da alcuna dichiarazione, dovessero essere ritenute dalla Camera.

Tre interessi abbiamo qui, quello dei comuni di Mondovì, di Cuneo e della provincia, l'interesse dello Stato, quello del concessionario.

Quei comuni, e per essi la provincia, avendo votato il sussidio per la via da Cuneo a Mondovì, spiegando dovess'esservi lo sviluppo sino a Bastia, erano nel loro diritto, e se questo mutare di volontà, o dirò meglio, questo spiegare la loro idea più chiaramente che per avventura fatto non avevano, non toglie ad essi la facoltà di provvedere al loro meglio, salvo se questo mutamento arrecasse danni al concessionario, il quale ha i suoi diritti integri con i municipi e con la provincia per i danni ed interessi, che sono la conseguenza di fare o non fare una cosa pattuita, essendochè il fare o non fare è precisamente azione che si risolve a danni ed interessi.

Io credo e stimo, con me d'accordo la Camera, che nelle ferrovie, lo Stato non può essere tratto per la sua ingerenza alta e governativa, a solidarietà d'interessi, rispetto ai terzi; ma siccome può essere questa una questione nel campo giuridico, la Camera nulla pregiudica nei rapporti fra il concessionario, il Governo ed i municipi, ma soli chiamati noi a votare un progetto di legge che si arresta alla linea di Cuneo a Mondovì, mentre il Consiglio di Stato ha ritenuto i municipi e la provincia nel diritto di fare la loro via da Cuneo a Mondovì con la traversa per Bastia, noi, io vi diceva, dobbiamo eccitare l'onorevole ministro a porre in opera che la strada sia fatta secondo il voto dei

municipi e della provincia, cioè per Cuneo, Mondovì e Bastia.

Epperò se il progetto non ha riguardo che alla sola linea di Cuneo a Mondovì, la Camera non potrebbe preoccuparsi di un progetto di legge che manca di una parte di quella ferrovia che da Cuneo a Mondovì deve estendersi fino a Bastia.

Ed invero la via da Cuneo a Mondovì se per nove chilometri soltanto non si congiungesse alla linea di Savona e per essa al mare, non avrebbe il principale suo scopo.

Ammetto che avesse il signor Brassey insistito, come ha detto il relatore, perchè il progetto, giusta il capitolato, fosse sottoposto alla Camera, imperocchè qualora la Camera avesse potuto credere di votare la via da Cuneo a Mondovì senza la traversa per Bastia avrebbe avuta una questione finita. Ma respingendo noi un progetto monco per lo scopo cui deve mirare quella via per congiungersi alla linea di Savona e sboccare al mare, ne conseguita che il signor Brassey può bene intendersi col signor ministro per un nuovo capitolato che comprenda la traversa sino a Bastia.

Il signor Brassey dice: io ho fatto degli studi, e nel giorno prefisso si è data anche la cauzione.

Io credo che proponendo alla Camera di non passarsi alla discussione degli articoli della legge, che racchiude il progetto, ed eccitando il Ministero a prestamente contentare quelle popolazioni, il signor Brassey, conosciuto intraprenditore di siffatte opere, potrà bene unire, con i patti a stabilire, nove altri chilometri per raggiungere Bastia. E poi o la via resta a Brassey, e non vi saranno danni, o non resta a lui, e credo nel ministro senno bastate per obbligare un novello offerente, con i patti e le condizioni dello stipulato a fare, a dover rifare il signor Brassey di tutto quello che avesse fatto per studi ed altro preparativo.

Diceva il relatore che il signor Brassey avesse voluto ricusarsi a fare l'opera alle condizioni che offeriva il signor Guastalla, ed avesse spinto con protestazione il signor ministro a proporre la legge relativa alla concessione.

Tutto questo io lo spiego non per rifiuto e corrività di Brassey, ma perchè convenivagli prima sapere che cosa la Camera decidesse del primo contratto. Nè un uomo noto, come odo da tutti che fosse il signor Brassey ed esperto intraprenditore, siate pur certi che non scenderebbe a corrività o a crearsi, od a creare impacci.

Ma se il signor Brassey vuol sfidare il Governo, vuol sfidare i municipi, e vuole per mezzo nostro acquistare un diritto, supposto questo caso, che io non posso ritenere, lo Stato, quando sottopone alla Camera il capitolato e la Camera non lo approva perchè incompleto, sia a riguardo di quei municipi, sia nell'utile della cosa pubblica, esce di quale che sia responsabilità.

Quindi io sono perchè la Camera passi all'ordine del giorno su questa legge, eccitando il ministro a quello che spetta a lui, onde con la maggior prestezza dia opera a che la via di Cuneo a Mondovì, con la congiunzione per Bastia, non rimanesse un desiderio, ma un fatto, e che inviti il signor Brassey a dichiarare, se voglia compiere la intrapresa.

Credete pure, Brassey ha interesse a non vedersi posposto e questo saprà fare il signor ministro, e non passando alla discussione degli articoli la legge, diremo, sarebbe come respinta e non rigettata.

A questo modo io stimo non avessimo a temere cosa di sorta pel Governo, per quelle popolazioni e per l'interesse del signor Brassey, il quale, se vuole sostenere un suo diritto, potrà esercitarlo (cosa che io non ammetto) innanzi al potere giudiziario.

Sicchè insisto di non passarsi alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. La chiusura essendo stata appoggiata, la pongo ai voti.

Chi approva la chiusura è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Il deputato Sineo, relatore, se intende parlare, ha la parola.

SINEO, relatore. Nella necessità ognor crescente di risparmiare il tempo della Camera, mi limiterò a dimostrarvi in poche parole che la risoluzione proposta dalla Commissione è dettata unicamente dalle considerazioni del bene generale della nazione e non da quelle di speciali convenienze che possa avere questo o quell'altro corpo morale.

Una ferrovia che avesse per unico scopo di unire due città, quantunque cospicue e meritevoli di riguardo, quali sono le città di Cuneo e Mondovì, non parrebbe alla Commissione d'un interesse bastantemente generale per meritare i favori che il costruttore desidererebbe. Invece se i premi votati dai corpi morali della provincia di Cuneo, destinati alla costruzione di una ferrovia che unisca Cuneo al mare, otterranno il loro scopo, sarà non solo favorita la provincia di Cuneo, ma sarà fatto un passo nella costruzione della rete generale italiana di cui dobbiamo desiderare l'esecuzione.

(L'oratore si ferma).

Voci. Parli! parli!

SINEO, relatore. Mi è impossibile di parlare quando si fa in questi attigui banchi (*Accenna ai banchi posti dietro quello della Commissione*) un così grande rumore. Io non sento nemmeno la mia voce.

PRESIDENTE. Ora la Camera ha fatto silenzio, parli.

SINEO, relatore. Quando il Consiglio provinciale di Cuneo votava un sussidio, non di 600,000 lire soltanto, ma di 1,700,000, per prendere parte alla grande rete delle ferrovie italiane, era già convertito in legge il progetto col quale il Governo era autorizzato a concedere una ferrovia da Savona a Torino. Per unirsi a questa ferrovia, per fare che tutte le parti della pro-

TORNATA DEL 24 LUGLIO

vincia di Cuneo potessero godere del beneficio di questa ferrovia, il Consiglio provinciale, esempio forse unico negli annali provinciali, votò la somma di lire 1,700,000 divise nel seguente modo: lire 800,000 direttamente alla società costruttrice della linea da Torino a Savona; lire 600,000 alla società costruttrice di un tronco che unisse Cuneo colla ferrovia di Savona; lire 300,000 a quella società che unirebbe la ferrovia di Savona con Alba; e così si ripartivano in tutta la provincia i benefici effetti della legge votata dal Parlamento.

Questo era detto ben chiaramente negli sviluppi dati da chi aveva proposti i sussidi; era detto ben chiaramente nell'ampia relazione della Commissione, con cui si concludeva per la concessione di questi sussidi. Era dunque ben precisa, ben dichiarata l'intenzione del Consiglio provinciale. Disgraziatamente queste intenzioni del Consiglio provinciale non furono esattamente riferite al Ministero; il Ministero vedendo che nella conclusione della Commissione adottata dal Consiglio erano indicate le due città di Cuneo e di Mondovì, si è creduto autorizzato a contrattare per la domandatagli concessione di un tronco isolato tra le due città. Ma contrattava quando non solo i termini primitivi della deliberazione del Consiglio attestavano che si volevano sussidiare unicamente gli accessi della ferrovia di Savona, ma ancora quando, sentito il dubbio sollevato, informato dell'errore cui volevasi trascinare il Ministero, il Consiglio aveva già dichiarato che persisteva nella sua prima deliberazione, che non voleva dare sussidi salvochè a quelle ferrovie che si unirebbero alla ferrovia di Savona.

Ora queste risoluzioni del Consiglio non sono esse consentanee al bene generale? Non è utile all'Italia in generale che le nuove ferrovie che si vanno costruendo si rannodino al sistema generale delle nostre ferrovie? Evidentemente è di utilità generale. Se si concedesse la costruzione con particolari favori ad un tronco che non viene ad unirsi a questa rete, sarebbe cosa incontrastabilmente contraria all'utilità generale. Per questi motivi la Commissione crede che, sotto l'aspetto dell'utilità generale, non possa dubitarsi della convenienza di respingere l'attuale progetto, acciocchè il Ministero abbia larga facoltà di fare un'ulteriore proposta che venga a coordinarsi col sistema generale delle nostre ferrovie.

Con una nuova proposta il Ministero potrà anche soddisfare compiutamente ai voti della provincia.

Ed appunto per favorire la provincia di Cuneo, giacchè anche l'onorevole Berteà la vuol favorire, bisogna che si respinga questo progetto, acciocchè se ne possa ottenere uno che corrisponda ai bisogni della provincia, ai desideri diuturnamente espressi dai legittimi rappresentanti della provincia stessa. L'attuale progetto evidentemente non corrisponde nè ai bisogni palesi, nè ai voti costantemente espressi.

Non corrisponderebbe neanche quando si adottasse l'emendamento dell'onorevole Michelini, il quale non è

nuovo. L'onorevole Michelini aveva già fatta una proposta dello stesso genere al Consiglio provinciale, che la respinse. Riprodusse la sua idea nel seno della Commissione, che non ha creduto di fermarsi sopra nessuna specie di emendamenti.

Le conclusioni della Commissione furono prese all'unanimità, e così anche col voto dell'onorevole Michelini che fu anch'egli d'accordo per respingere addirittura il progetto.

Con questo rifiuto, giova il ripeterlo, si vuole mettere il Ministero in grado di fare nello stesso tempo e il bene generale della nazione, e il bene speciale della provincia, presentando un progetto che corrisponda di più alle idee normali che debbono reggere in questa materia d'interesse generale, e ai bisogni ed alle tendenze speciali della provincia.

Certamente merita anche qualche riguardo la considerazione che il signor Brassey, contro l'opinione dell'onorevole sindaco di Cuneo, il quale crede che il signor Brassey non potrebbe muovere lite alla provincia di Cuneo quando venisse approvato questo progetto, il signor Brassey ha già manifestata un'opinione ben diversa. Egli è ricorso al Ministero ed ha detto: se voi non presentate la legge, io farò una lite contro al Governo; se la provincia non vorrà darmi il sussidio, io farò una lite contro la provincia: vuole litigare contro tutto il mondo. (*Si ride*)

Io domando se sia conveniente di favorire questa disposizione di litigare; di somministrare al signor Brassey le armi per istituire una lite contro una provincia la quale ha sin da principio e ripetutamente e categoricamente dichiarato che non voleva sussidiare un semplice tronco tra una città e l'altra quale è quello che il signor Brassey vorrebbe costruire.

È inutile che io venga a spiegare perchè siansi indicate nella risoluzione definitiva del Consiglio le due città di Cuneo e di Mondovì. Dirò soltanto a quelli che non conoscono i luoghi, che Mondovì è in cima di un poggio che ha larga base: da un lato questa base si estende a levante sino al Tanaro, alla sponda destra dell'Ellero.

Nel punto di sbocco dell'Ellero, nel Tanaro, trovasi il piccolo comune di Bastia. A ponente del poggio in cui cima sta Mondovì, il signor Brassey vorrebbe fare uno scalo che servirebbe per andare unicamente da Mondovì a Cuneo.

Naturalmente Bastia non essendo che una piccola terra, quando si è voluto dar nome ad una ferrovia, si sono indicati i nomi principali, cioè Mondovì e Cuneo; ma le considerazioni, che precedevano la ben maturata risoluzione, accertavano volersi assolutamente che si portasse la strada fino a Bastia.

E noti la Camera, che se si venisse a deliberare che il Governo fosse autorizzato a concedere separatamente il tronco da Mondovì a Cuneo, si incontrerebbe poi nel seguito una grande difficoltà, quando si volesse soddisfare il voto della provincia per avere una ferrovia sino a Bastia: si incontrerebbe una grande difficoltà in

una legge già sancita dal Parlamento, nella legge colla quale avete data la preferenza alla società costruttrice della strada di Savona per la diramazione che debbe farsi in Bastia.

Debbo ancora rispondere alla difficoltà affacciata da uno degli onorevoli preopinanti, il quale diceva: ma che? Volete andare a Bastia, volete andare in un prato e fermarvi lì? Il Governo debbe appunto combinare le cose in modo da impedire che i viaggiatori abbiano da fermarsi in un prato. Debbe fare in modo che si possa andare senza indugio da un lato a Savona e dall'altro a Torino.

Questo doppio sbocco fu già da voi preventivamente ordinato quando avete adottata la legge che obbliga la società costruttrice di fare la ferrovia da Torino a Savona passando per Bastia.

Io credo che con queste considerazioni le conclusioni della Commissione sono sufficientemente giustificate, e perciò mi dispenso dall'entrare in maggiori particolari. Ci sarebbero molti fatti da contrastare. Molte cose affatto erronee furono allegate nel corso di questa discussione, ma siccome esse non toccano veramente il fondo della questione, prescindendo da ogni specifica confutazione. Credo di aver adempiuto abbastanza al mio dovere esponendo, con quella maggiore precisione che ho potuto, il pensiero della Commissione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo ultimata la discussione generale, a tenore del regolamento interrogo la Camera, se intende passare alla discussione degli articoli.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Mi rimetto completamente alla saviezza della Camera e penso che dopo la discussione assai lunga che ha avuto luogo, essa sia abbastanza illuminata sopra la questione che si tratta di risolvere.

PRESIDENTE. Secondo l'articolo 26 del regolamento, dopo la discussione generale il presidente consulta la Camera, se essa voglia passare alla discussione degli articoli.

SINEO, relatore. Per togliere qualunque dubbio, qualunque equivoco sulla votazione, io crederei che si potrebbe proporre l'ordine del giorno su questo progetto di legge.

BERTEA. Non si passa alla discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Egli è dunque inteso che chi approva la proposta della Commissione, che consiste, come si è detto, nel respingere questo schema di legge, voterà di non passare alla discussione degli articoli.

BERTEA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Io credo di avere formulata...

BERTEA. Perfettamente, ma non esclude la votazione per scrutinio segreto, secondo la questione che abbiamo già altra volta trattata.

LANZA. Ma che non si è risolta.

BERTEA. Se fosse stata risolta avrei indicato il precedente; siccome non è stata risolta, io la ripropongo quante volte si riproduce il caso.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intenda passare alla discussione degli articoli.

Chi intende passare alla discussione degli articoli è pregato di alzarsi.

(La Camera non passa alla discussione degli articoli).

BERTEA. Faccio una mozione d'ordine.

LANZA. Il ministro ritira la legge.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Prego la Camera di sospendere per ora ogni altra discussione, perchè il ministro si riserva di vedere il da fare.

BERTEA. Vorrei dire ancora una parola circa la votazione della legge sulla ferrovia da Cuneo a Mondovì.

Mi pare che il ministro si disse obbligato a presentare questa legge da certi atti giudiziari stati promossi contro di esso dal signor Brassey. Ciò posto, ravviso che egli si trova nell'impossibilità di ritirarla, perchè, ritirandola, ritornerebbe nella stessa condizione nella quale si trovava prima di presentarla, e potrebbe per avventura non soddisfare al desiderio manifestatogli dal signor Brassey. Mi pare dunque che sarebbe più conveniente e più consono alla disposizione dello Statuto che si addivenisse alla votazione della legge per scrutinio segreto.

SINEO, relatore. Faccio notare che ciascun Parlamento ha il suo metodo: in Inghilterra, per esempio, quando non si vuole adottare una legge, si rimanda a sei mesi, perchè si sa che il Parlamento a quell'epoca non sarà radunato; se in Inghilterra ad una proposta d'un ministro si contrappone il rinvio a sei mesi, il ministro sa benissimo che questa deliberazione equivale ad un rigetto.

In questa Camera l'attuale Legislatura ha adottato una formola poco dissimile. Il vigente regolamento vuole che dopo la discussione generale la Camera sia interrogata se essa intenda di passare alla discussione degli articoli. Se la Camera risponde ch'essa non vuol passare alla discussione degli articoli, come volete che il ministro possa ancora sperare l'approvazione della legge?

Lo Statuto vuole che nessuna legge possa essere adottata senza discussione degli articoli. Quando dunque la Camera rifiuta di discutere gli articoli, si rende impossibile l'adozione della legge. È questo dunque un metodo cortese di respingere la legge.

MINGHETTI, presidente del Consiglio. Poichè la Camera ha negato di passare alla discussione degli articoli, il Ministero ritiene con questo che fu rigettato il disegno di legge. Questo è evidentissimo.

BERTEA. Allora bisogna togliere dallo Statuto quell'articolo il quale dice che qualunque legge debba essere accettata o rigettata per scrutinio segreto.

È sempre necessario che vi sia votazione per scrutinio segreto sul complesso della legge.

Io ho esposto il mio dubbio, faccia del resto la Camera come meglio crede.

TORNATA DEL 24 LUGLIO

LANZA. Lo Statuto parla di leggi composte di molti articoli, e siccome può darsi che nelle votazioni dei singoli articoli, le maggioranze che hanno approvati questi articoli, si siano composte di elementi diversi e che intanto si sia costituita una maggioranza contraria al complesso della legge, così richiede che vi sia una votazione complessiva per scrutinio segreto. La ragione è chiara.

Ma qui non si tratta più di vedere se vi sia una maggioranza contraria all'insieme della legge, si tratta di una decisione presa dalla Camera di non passare alla discussione degli articoli.

È una specie d'ordine del giorno che fu proposto ed accettato.

Ora quando un deputato fa una proposta, e contro essa vi propone la questione pregiudiziale, o l'ordine del giorno puro e semplice, se la Camera accetta o l'ordine del giorno o la questione pregiudiziale, che cosa s'intende fatto con ciò? S'intende che la proposta del deputato è respinta.

La Camera ha in questo caso deliberato di non voler passare alla discussione degli articoli, ed ha per conseguenza deciso di voler passare all'ordine del giorno. Se poi il Ministero crede di ritirare la legge, questo non è che un modo cortese di manifestarsi, ma che non varia la decisione della Camera. Sta sempre che essa lo respinge, dichiarando di non volere occuparsi del presentato disegno di legge.

Se dopo questo si vuole ancora fare la formalità di una votazione per scrutinio segreto... (No! no!)

PRESIDENTE. Credo che non si potrebbe, perchè si opporrebbe l'articolo 55 dello Statuto.

Lo Statuto stabilisce che ogni discussione si deve fare articolo per articolo, e solo dopo queste speciali votazioni si può passare alla votazione per scrutinio segreto.

Ora non può qui aver luogo votazione articolo per articolo, e quindi non si può neppure votare per scrutinio segreto.

L'incidente non ha ulteriore seguito.

APPROVAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA CONCESSIONE DI UNA FERROVIA DA GALLARATE A VARESE.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione del disegno di legge per la concessione all'industria privata di una ferrovia da Gallarate a Varese.

Ne do lettura:

« Art. 1. È approvata la convenzione intesa sotto la data del 10 luglio 1863 tra il ministro dei lavori pubblici ed il cavaliere Carlo Carcano, Molina Luigi, Bonazzola Giuseppe, Debernardi dottore Domenico, Bolchini dottore Francesco e Comolli dottore Giuseppe per la costruzione e l'esercizio di un tronco di strada ferrata da Gallarate a Varese.

« Art. 2. I comuni, le provincie ed i corpi morali

sono autorizzati ad assumere, salva l'approvazione a termini delle vigenti leggi, quel numero di azioni e di obbligazioni che trovassero opportuno al fine di agevolare l'esecuzione della concessione di cui si tratta, contraendo i prestiti di cui potessero abbisognare per far fronte al pagamento delle azioni ed obbligazioni suddette e vincolando i loro bilanci per più di tre anni in avvenire per il servizio dei relativi interessi e per la restituzione del capitale, eccedendo, ove d'uopo, il limite normale della loro imposta speciale. »

La discussione generale è aperta.

Se niuno domanda la parola, si passa alla discussione degli articoli.

(Gli articoli sono approvati).

DISCUSSIONE E APPROVAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER SPESE MAGGIORI PER TRASPORTI MILITARI.

PRESIDENTE. Si procede alla discussione del disegno di legge: *Spese maggiori per trasporti militari.*

La discussione generale è aperta.

L'articolo unico è in questi termini:

« È autorizzata la maggiore spesa di lire 3,000,000 al capitolo 86, *Trasporti e spese relative*, del bilancio 1862 del Ministero della guerra. »

La parola spetta al deputato Ricciardi.

RICCIARDI. Non vedo il ministro della guerra.

PRESIDENTE. Il ministro dei lavori pubblici ha detto che assumeva egli di sostenerne la discussione.

RICCIARDI. Trovo fra il primo progetto e il secondo, che abbiamo sott'occhio, un divario di mezzo milione, il ministro della guerra avendo ridotto a tre milioni la somma di lire 3,500,000 da lui richiesta in principio; il che mi dimostra non esserci troppa regolarità nell'amministrazione del suo Ministero.

Quanto a questa somma di tre milioni dirò che se ne sono dolente, non ne sono punto meravigliato, poichè trovo in uno specchietto dei militari passati a Genova nel 1862 la cifra enorme di 196,500, dei quali 100,853 partiti da quel porto e 96,647 arrivativi, non compresi quelli viaggianti alla spicciolata, con licenza o in missione, per modo da poter fissare il numero totale a 200,000, che, determinando la media a dieci lire per individuo, rappresentano l'ingente somma di due milioni! Nè basta, che al movimento del porto di Genova bisogna aggiungere quello del porto di Ancona, oltre quello dei laghi e delle strade ferrate.

Ben vedesi non essere strano che l'anno scorso si sieno spesi tre milioni di lire in questi trasporti; ma se noi spendiamo ogni anno una tal somma per tale oggetto e somme del pari considerevoli per gli altri rami del pubblico servizio, quale alla fine diventerà lo stato delle nostre finanze? Bisogna dunque per modo assolutamente a queste spese straordinarie, e ciò riavvicinando al possibile i depositi ai reggimenti, alcuni dei quali si trovano a Napoli od a Palermo, mentre i

depositi sono a Milano o a Pavia, e limitando al puro necessario i movimenti di truppa e facendo viaggiare questa per tappa, tranne i casi di estrema urgenza o la necessità di doverla inviare nelle isole.

Durante la mia lunga dimora in Francia io vidi battaglioni e reggimenti recarsi per tappa da Marsiglia a Strasburgo e da Lilla a Digione. Nelle quali marcie il soldato fortifica la propria salute ed accostumasi alla fatica. E a questo modo vorrei veder viaggiare, non solo i reggimenti di linea, ma anche i battaglioni di guardia nazionale mobile, poichè trovo nell'elenco delle spese anche quella fatta pel trasporto di tali battaglioni, e tanto più dirò piacerebbero, in quanto che ne verrebbe un affratellamento fra gli abitanti delle varie provincie d'Italia.

Debbo fare un'ultima riflessione.

Trovo fra i particolari di questo progetto, che la compagnia Valery fornisce il pasto ai militari ad una ragione d'assai superiore a quella delle altre compagnie, cioè a ragione di una lira e mezza, dove le altre si contentano di 60 centesimi.

Finirò dunque, raccomandando al ministro della guerra due cose: vale a dire, in primo luogo, un ordine migliore nella contabilità, e, in secondo luogo, la maggiore possibile economia.

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici*. In assenza del mio collega il ministro della guerra, la Camera mi permetterà di dare alcune spiegazioni onde rispondere agli appunti che vennero mossi dall'onorevole Ricciardi contro l'attuale progetto di legge.

L'onorevole Ricciardi fa osservare come il ministro della guerra aveva chiesta una somma di 3,500,000 lire mentre la Commissione dopo maturo esame riconobbe che questa somma doveva essere ridotta a solo tre milioni, facendo così un'economia di lire 500,000. L'onorevole Ricciardi ascrive questa differenza ad irregolarità nella contabilità tenuta dal Ministero, ed in conseguenza invita il Governo a maggior sorveglianza su questo ramo importante dell'amministrazione.

Per combattere l'obbiezione fatta dall'onorevole Ricciardi, mi basterà ricordare alla Camera in qual modo procedono le cose, quando si tratta di trasporti. Se questi avvengono col mezzo delle ferrovie, si stabilisce una particolare tariffa. Il Ministero della guerra nota il numero dei soldati che sono mandati per mezzo della ferrovia, che dal suo canto fa una simile contabilità. Dicasi lo stesso metodo per battelli a vapore. Il Governo, per esempio, dà l'ordine a mille soldati d'imbarcarsi sopra due o tre bastimenti, l'ordine parte dal Ministero, ed al Ministero resta scritto che mille soldati debbono essere imbarcati: quando i soldati sono a bordo, la Società che li trasporta conta anche essa col controllo dei commissari del Governo i soldati che vede imbarcati.

Ora che cosa può avvenire? Che il Ministero della guerra dia l'ordine d'imbarcarsi a mille uomini, e che questi realmente nol siano tutti, o perchè alcuni ca-

dano ammalati, ovvero ottengano per un motivo o per un altro di restare a terra. Quindi, quando si fa il confronto, risulta secondo i calcoli del Ministero che i trasportati sono in numero maggiore dell'effettivo.

Non v'è dunque in questo caso alcun errore di contabilità, anzi questo fatto dimostra che v'è molta regolarità, dimostra che i commissari del Governo, i quali accompagnano gli uomini a bordo dei bastimenti a vapore, e sui veicoli delle strade ferrate tengono un conto esatto del numero degli uomini effettivamente imbarcati, perchè questo numero deve risultare necessariamente nella massima parte dei casi inferiore a quello degli uomini che hanno ricevuto l'ordine d'imbarcarsi.

Spero che queste spiegazioni potranno giustificare la differenza che ha notato l'onorevole Ricciardi, e spero anche sarà esso persuaso delle ragioni addotte in proposito.

L'onorevole deputato Ricciardi fa poi dei vivissimi inviti al Governo onde si diminuiscano le spese di trasporti o dei militari.

Si persuada l'onorevole deputato che il Ministero vede ei pure con molto rincrescimento che le spese di trasporto di militari sieno cresciute alla somma di tre milioni.

Ma, senza che io entri in molti dettagli, bisogna ricordare alla Camera gli avvenimenti succeduti l'anno scorso onde giustificare il gran movimento di truppe che ha avuto luogo tra le provincie meridionali e le settentrionali.

D'altronde dovrà ricordarsi anche l'onorevole Ricciardi che l'anno scorso vi furono pure molti cambi di guarnigione; in conseguenza, quantunque questi movimenti possano parere molto grandi, sono però giustificati da quelli che accaddero negli anni passati.

Credo che con queste spiegazioni la Camera sarà convinta che non vi fu irregolarità alcuna nell'amministrazione del Ministero, e che se vi fu un po' di esagerazione nel trasporto delle truppe, questo è dovuto a circostanze che non sono certo imputabili al Governo.

PRESIDENTE. Se non vi è opposizione, la discussione generale è chiusa.

Metto ai voti l'articolo unico:

« È autorizzata la maggior spesa di lire 3,000,000 al capitolo, 86, *Trasporti e spese relative*, del bilancio 1862 del Ministero della guerra. »

(La Camera approva).

La votazione per squittinio segreto su questi due ultimi disegni di legge avrà luogo domani.

FABRICATORE. Per le risoluzioni prese questa mattina dalla Camera, pare che oltre il lavoro degli uffici debba pur terminare il lavoro delle Commissioni delle petizioni. Intanto trovansi già varie petizioni messe all'ordine del giorno le quali ieri sera per difetto di tempo non poterono essere riferite.

Io, d'accordo colla Commissione delle petizioni, pro-

TORNATA DEL 24 LUGLIO

pongo alla Camera di voler determinare che questa sera o domani sera si tenga una seduta straordinaria per riferire alcune almeno di quelle petizioni che non poterono essere riferite ieri sera. (*Rumori di dissenso*)

Voci. Domani!

PRESIDENTE. Questo si deciderà domani.

Voci. Sì! sì!

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Votazione per scrutinio segreto sui progetti di legge:

Tronco di ferrovia da Gallarate a Varese;

Spesa maggiore per trasporti militari;

2° Discussione del progetto di legge concernente una tassa governativa e il dazio comunale di consumo.

TORNATA DEL 25 LUGLIO 1863

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi — Congedi. = Proposta del deputato Ricciardi sulle iscrizioni degli oratori all'ordine del giorno — Spiegazioni del deputato Massari, e del presidente — Opposizioni del deputato Miceli — La proposta è rigettata. = Ballottaggio per il complemento della Commissione del bilancio. = Votazione a squittinio segreto, ed approvazione dei due disegni di legge discussi: ferrovia da Gallarate a Varese; spesa maggiore per trasporti militari. = Presentazione di disegni di legge: fondi da assegnarsi al porto di Livorno; appalto dei teatri demaniali; ritiro del progetto sui sifilicomi; bilancio particolare delle provincie napoletane e siciliane. = Relazione sul disegno di legge per un corso suppletivo pei posti di guardia-marina. = Approvazione di una proposta del deputato Fabricatore per una seduta destinata in questa sera alle petizioni. = Discussione generale del disegno di legge sul dazio-consumo — Discorsi dei deputati Cadolini e Lazzaro contro il medesimo — Contro-progetto opposto dal deputato Minervini — Discorso del presidente del Consiglio ministro per le finanze Minghetti in difesa del progetto.*

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

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

MISCHI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9396. Il sacerdote Luigi Acri, da Catanzaro, si lagna d'essere stato senza comunicazione dei motivi rimosso dal suo posto di professore reggente la 5ª classe di ginnasio, e si raccomanda alla Camera onde voglia invitare il ministro ad accogliere le sue giustificazioni in conformità degli articoli 213 e 216 del Codice della pubblica istruzione.

9397. Michele Pugliese, da Catania, chiede che venga esteso all'unico suo figlio compreso nella leva del 1841, e dichiarato renitente per non avere potuto in tempo produrre il surrogante, il beneficio dell'esenzione che lo riguarda, posteriormente riconosciuto dal reale decreto 24 agosto 1862.

9398. I comuni di Mezzanino, Torricella-Verzate,

Oliva-Gessi, Redavalle, Cigognola e Cassino (Voghera), ricorrono contro il progetto di legge relativo al conguaglio dell'imposta fondiaria.

ATTI DIVERSI.

MICELI. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MICELI. Colla petizione 9331 il signor Domenico Corsale, da Venezia, già luogotenente nell'esercito veneto nel 1848 e 1849, poi ufficiale collo stesso grado nell'esercito dei volontari italiani fino al 1861, rappresenta com'egli avesse la sua nomina regolare e fosse al deposito di Vercelli, quando tutto ad un tratto si vide cancellato dai ruoli per ordine del ministro della guerra.

Varie volte egli reclamò contro questo fatto presso vari ministri che d'allora si sono succeduti, ma non potè neppure conoscere il motivo di questa cancella-