

TORNATA DEL 21 MAGGIO 1864

PRESIDENZA DEL COMMENDATORE CASSINIS, PRESIDENTE.

SOMMARIO. *Atti diversi. = Congedi. = votazione per la nomina di un membro della Commissione per il debito pubblico. = Lettura di un disegno di legge del deputato Marolda per pensione alle vedove degl'impiegati che soffrirono pei fatti del 1820. = Seguito della discussione generale sulla parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1864 — Considerazioni generali, istanze e domande del deputato Cadolini sulla rete delle ferrovie italiane, e del deputato Devincenzi sulle strade rotabili — Discorso del ministro dei lavori pubblici Menabrea in risposta a parecchi oratori. = Relazione sul disegno di legge pel trattato di commercio coi Paesi Bassi. = Incidente e deliberazione dell'ordine del giorno per la seduta di lunedì sera. = Proposizione del deputato Mordini per un'inchiesta parlamentare sopra alcuni fatti riguardanti la società delle ferrovie meridionali, e qualche deputato che per avventura vi possa essere implicato — Osservazioni d'ordine dei deputati Colombani, Di Pettinengo, Massari, Bargoni, Chiaves, Crispi e del ministro pei lavori pubblici e di quello per l'interno, Peruzzi — È approvata — La nomina dei sette componenti la Commissione è poscia fatta dal presidente. = Si riprende la discussione del bilancio — Osservazioni ed istanze del deputato Nisco intorno ai lavori della stazione centrale della ferrovia di Napoli, e schiarimenti del ministro — Chiusura della discussione generale. = Convalidamento di un'elezione. = Approvazione di quarantaquattro capitoli del bilancio. = Presentazione di un disegno di legge per l'approvazione di un trattato di navigazione e commercio con la Danimarca.*

La seduta è aperta alle ore 12 meridiane.

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

GIGLIUCCI, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

9900. Tommaso Galluppi, figlio dell'illustre filosofo di questo nome, già direttore dei rami riuniti in Cantanzaro, chiede di essere reintegrato nella detta carica o messo in disponibilità per quattro mesi onde completare il biennio ed avere così la pensione sul soldo di direttore.

9901. Fontana Lorenzo, già diurnista nell'ufficio delle ipoteche di Milano, ottuagenario, senza mezzi di sussistenza, e rimasto privo d'impiego per la riforma dell'amministrazione, chiede una pensione per i 40 anni di servizio da lui prestati.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. Fecero omaggi alla Camera:

Il prefetto della provincia di Calabria Ultra I — Atti di quel Consiglio provinciale relativi alla Sessione del 1863, copie 2;

La Camera di commercio ed arti di Torino — Corso delle cedole del 1849 consolidate nel debito pubblico italiano, copie 25;

Il ministro dei lavori pubblici — Rendiconto dell'esercizio per le strade ferrate del 1862 e pei telegrafi del 1863, copie 450.

Si procede all'appello nominale.

Nello stesso tempo invito i signori deputati a deporre la loro scheda per la nomina di un commissario presso l'amministrazione del debito pubblico, come nell'ordine del giorno.

(Segue la deposizione delle schede.)

BARRACCO. Prego l'assemblea di voler dichiarare l'urgenza della petizione 9900. Un antico impiegato, figlio del chiarissimo filosofo Galluppi, domanda un provvedimento, sul quale io spero che la Camera non tarderà a prendere una deliberazione.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Il deputato Bellazzi, per affari gravissimi, chiede un congedo di tre giorni.

(È accordato.)

Si fa l'estrazione a sorte di quattro scrutatori che dovranno fare lo spoglio delle schede.

Essi sono i signori: Caso, Monzani, Briganti-Bellini Bellino, Scalini.

LETTURA DI UN DISEGNO DI LEGGE DEL DEPUTATO MAROLDA-PETILLI, PER PENSIONE ALLE VEDOVE DEGLI IMPIEGATI CHE SOFFRIRONO PEI FATTI DEL 1820.

PRESIDENTE. In seguito all'autorizzazione della maggioranza degli uffizi della Camera, si dà lettura di un progetto di legge presentato dall'onorevole deputato Marolda-Petilli.

TORNATA DEL 21 MAGGIO

« Signori, dalle poche parole che seguono emerge assai chiaro la giustizia, la moralità, la necessità e l'urgenza del presente progetto che ho l'onore di presentarvi.

« Fra i decreti emanati per regolare il modo di liquidare le pensioni agli impiegati rimossi e destituiti dopo il 1820 e 1848 per una causa della libertà politica si notano:

« 1° Il decreto dittatoriale del 16 settembre 1860, col quale sono considerati tutti gli impiegati civili che soffrirono per le vicende del 1848, fa menzione delle vedove, alle quali con l'articolo 3 si assegna una pensione.

« L'articolo è così concepito:

« Le vedove e gli orfani godranno dello stesso beneficio accordato nell'articolo precedente nel far valere i loro diritti ai termini e nelle proporzioni stabilite dalle leggi in vigore sulle pensioni. »

« 2° Il decreto del 10 gennaio 1861 è direttamente emanato per le vedove dei militari i quali sia nel 1820 che nel 1848 soffrirono per ragione politica, e tra gli altri articoli si nota il primo così redatto:

« Le vedove dei militari d'origine Napoletani, Siciliani o delle altre provincie che fanno parte del nostro regno, i quali essendo provvisti di pensioni per servizi prestati al cessato Governo delle Due Sicilie ne furono poscia privati per titolo meramente politico, avranno ragione al quarto della pensione. »

« 3° Il decreto poi del 28 dicembre 1860 parla degli impiegati civili e dei militari che soffrirono dopo il 1820, e non contempla, nè fa parola delle loro vedove le quali tuttavia si trovassero superstiti.

« Da tutto ciò si vede che le sole vedove degli impiegati civili rimossi dopo il 1821 restano escluse dal beneficio delle pensioni. Consta a me che questa anomalia fu pure avvertita presso la gran Corte dei conti, la quale ha dovuto e deve liquidare le pensioni secondo le leggi scritte.

« Pare intanto che ogni giustizia richiegga che le vedove degli impiegati civili i quali soffrirono nel 1820 siano nel trattamento equiparate alle vedove degli impiegati del 1848 e dei militari del 1820 e 1848, giacchè non si saprebbe escogitare alcuna ragione che ne le dichiarasse immeritevoli. Esse sono per certo di una età avanzata, se non vuoi dire decrepita, per lo che ben poche godranno di questo atto di giustizia, che per questa stessa ragione non potrà portare serie spese all'erario.

« La ragione politica ci detta poi di dover tenere in considerazione gli eroi di quell'epoca, la quale segna nella moderna storia d'Italia il primo conato verso quelle libertà delle quali ora noi godiamo. Se tutto mancasse, una ragione di equità fa consigliare questo provvedimento.

« Per tutte queste considerazioni e per altre che intralascio di notare confido che la Camera vorrà approvare l'annesso progetto di legge:

« Art. 1. Le vedove degli impiegati civili i quali sof-

frirono nei fatti del 1820 sono equiparate per le loro pensioni alle vedove delle quali è parola nei decreti 16 settembre 1860 e 10 gennaio 1861.

« Art. 2. Liquideranno il loro avere dall'epoca del 28 dicembre 1860. »

Pregherei l'onorevole deputato Marolda di dichiarare il giorno in cui intenderebbe di svolgere la sua proposta.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. Lo dichiarerò quando vi sia.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO STRAORDINARIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1864.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione generale del bilancio straordinario del Ministero dei lavori pubblici.

La parola è al deputato Cadolini.

CADOLINI. La costruzione delle ferrovie principali dello Stato che costituì buona parte dei lavori della Camera, preoccupa pur grandemente la pubblica opinione, la quale attende e spera dalle grandi opere che furono concesse, il compimento di antichi voti e l'ultimo impulso ad un nuovo e rapido svolgimento dell'industria e del commercio atto a fecondare le grandi fonti di ricchezza, fin qui sterili, che pur vanta l'Italia.

E però io non saprei trovare occasione migliore di questa per ricoudurre l'attenzione della Camera sopra una parte sì vitale degli'interessi che sono affidati alla sua suprema tutela.

Innanzi tutto è mio debito di segnalare come molte delle linee che furono fin qui concesse non sieno state eseguite entro quei termini che dalle leggi erano stati stabiliti e come non vi sia probabilità che alcune di esse si compiano entro quei termini, sebbene fin qui non ancora scaduti.

Parlerò innanzi tutto delle ferrovie della Sardegna. L'onorevole ministro dei lavori pubblici deve sapere quali apprensioni si suscitano in quell'isola in causa del ritardo avvenuto nell'incominciamento dei lavori delle sue ferrovie.

Il ministro deve sapere come il prefetto di Cagliari sia stato costretto a pubblicare un proclama onde dissipare le voci che correvano intorno a questa questione.

I lavori della ferrovia della Sardegna, che furono concessi con una legge del 4 gennaio 1863, non sono ancora incominciati, mentre questa legge stabilisce che per il 1° febbraio 1865 le linee da Sassari a Porto Torres e da Cagliari ad Iglesias debbano essere terminate. Ora, o signori, se devono essere terminate per un'epoca sì vicina, non dovrebbero in questo momento essere almeno incominciate? Eppure nol sono ancora.

Questo fatto, o signori, è assai grave, e lo è tanto più per questa considerazione, che nell'isola di Sardegna i lavori si sogliono eseguire nella stagione iemale,

ed alla metà di giugno, generalmente, si sospendono quelli in corso, imperciocchè le condizioni sanitarie dell'isola, specialmente in alcuni punti, non permettono che si proseguano in estate lavori di questa natura.

I due tronchi che ho accennati appartengono a località che si trovano appunto in queste condizioni, perciò non essendo stati incominciati finora, non è sperabile che vengano intrapresi prima del novembre.

Oltre a ciò io faccio notare che il tronco da Cagliari ad Oristano, il quale è di una considerevole lunghezza, dovrebbe essere finito il 1° giugno del 1865, cioè fra un anno.

Ora, se questo complesso di linee, che quasi giunge alla metà della rete sarda, non è incominciato in questo momento, è impossibile che al 1° giugno dell'anno venturo possa essere compiuto.

E tanto è vero, che l'opinione pubblica nell'isola rimase offesa da questi ritardi a dar principio ai lavori, che il prefetto di Cagliari, come già dissi, ha dovuto preoccuparsi gravemente per dissipare le voci corse in Sardegna intorno al contegno del Governo rimpetto alla compagnia concessionaria di queste ferrovie.

E certamente c'è per l'isola da sgomentarsi; imperciocchè quei poveri sardi, i quali in fatto di opere pubbliche dovettero pur troppo soffrire altri disinganni, temono, io non dirò con assoluto fondamento, ma certo con legittime ragioni, temono che anche la questione delle ferrovie debba essere per essi un argomento di delusioni e disinganni. Nè basta ciò; poichè debbo inoltre ricordare alla Camera come per la costruzione delle altre linee sono accordati circa sei anni. Ora, quando saremo al novembre, questi sei anni saranno ridotti a soli quattro, e siccome la parte della rete concessa a più lungo periodo presenterà molte maggiori difficoltà di quelle che presentano le linee a cui io accennai, e che sono a costruirsi in terreni affatto piani, io credo sarà impossibile che in complesso quella rete venga compiuta entro i termini fissati dalla legge.

L'articolo quarto della convenzione poi diceva che entro sei mesi dalla promulgazione della legge doveva essere costituita la società; che entro tre mesi da quella data doveva questa fare un deposito di tre milioni per cauzione definitiva relativa alla costruzione delle ferrovie.

Io adunque pregherei l'onorevole ministro a voler dire alla Camera se la società sia veramente in modo definitivo costituita, se essa abbia fatto il deposito di 3 milioni voluto dalla legge, come ho accennato.

I lavori non sono cominciati, e io dico al signor ministro che egli non deve permettere che vengano più oltre ritardati, se non vuole che venga tradito il concetto della legge che sancì la concessione. Io riconosco benissimo quali difficoltà possano essere sorte per riguardo alle linee che devono percorrere le parti montuose dell'isola; ma per le linee in terreno piano, che ho menzionato or ora, io credo che ulteriori indugi non potrebbero essere scusati.

Parlando poi delle ferrovie sarde non si può a meno di ricordare la questione gravissima degli ademprivi. Il ministro, nel proporre la legge che sanciva la concessione delle ferrovie sarde, prometteva e s'impegnava anzi con un articolo della legge stessa di presentare alla Camera uno schema di legge intorno all'abolizione degli ademprivi. Io comprendo che non è di speciale attribuzione del ministro dei lavori pubblici il proporre un progetto di legge a questo riguardo: ma siccome un vivo interesse deve prendersi egli pure in quanto lo concerne, a lui spetterebbe di sollecitare il suo collega di agricoltura e commercio a volerlo presentare.

Riguardo ai terreni ademprivili, il cui svincolo assoluto devesi fare con una nuova ed apposita legge, e dei quali una parte è devoluta alla compagnia concessionaria delle ferrovie sarde, io debbo anche fare una altra considerazione. Tutti quei terreni devono in ogni comune essere divisi in due lotti di cui, per estrazione a sorte, l'uno si assegnerà al comune e l'altro alla società.

Però, se la somma dei lotti dati alla società non raggiungesse i 200,000 ettari ad essa promessi, bisognerebbe in qualche modo provvedere per sopperire alla deficienza. Ora, mentre non posso dubitare dell'attenzione del Governo a questo riguardo, debbo far osservare quanto sia necessario impiegare tutta l'accuratezza nella misurazione di questi terreni. Se io non sono male informato, parrebbe che la società volesse assumere essa stessa di fare la misurazione di quei terreni.

Io rispetto benissimo l'intenzione di quella compagnia, ma trovo che sarebbe molto sconveniente e pericoloso che essa si dovesse occupare di questa operazione, essendo essa evidentemente interessata a far apparire che la somma generale dei singoli lotti riesca inferiore ai 200,000 ettari. Nè si dica che il sorteggio sia una salvaguardia contro questo pericolo, poichè per la sola qualità dei terreni da distribuirsi è salvaguardia il sorteggio.

Io so od almeno ho motivo di credere che la compagnia facesse questa proposta ai comuni, e credo che il Governo debba impedire che venga accettata, e provvedere perchè la misurazione si faccia colla maggior esattezza e senza alcuna ingerenza della compagnia o almeno negli stretti limiti del suo diritto.

Ora dirò due parole all'onorevole ministro riguardo alle ferrovie meridionali.

La ferrovia da Ortona a Foggia, di cui fu inaugurata la *chiusura* nel mese di novembre, non venne poi aperta che pochi giorni sono: e questo fatto parve a tutti un po' strano. Segnatamente poi non si potè comprendere come siasi avventurato il convoglio reale in quella così detta inaugurazione, mentre i lavori non erano finiti o non abbastanza consolidati, e per la qual cosa, per quanto ne dissero gli stessi testimoni oculari, il convoglio non potè procedere regolarmente, nè colla ordinaria velocità come avrebbe dovuto.

Il Ministero cercò di giustificare in altro recinto que-

TORNATA DEL 21 MAGGIO

sti fatti, e cerò di dimostrare quali ne fossero le cause e, cioè, le alluvioni e le smotte e la rottura di qualche ponte cagionata dalle imprevedute e straordinarie piogge, in seguito alle quali si dovette sospendere e differire l'esercizio di quella linea. Se queste ragioni potevano valere a giustificare la sospensione dell'esercizio, non valevano certamente a giustificare l'inaugurazione che di questa linea si fece.

Il Ministero, a mio avviso, doveva assicurarsi meglio prima dello stato delle opere e vedere se era il caso di fare quell'inaugurazione, indi non doveva permetterla.

Sorse poscia la questione della garanzia, e si domandò cioè se la compagnia avrebbe goduto la garanzia di 29,000 lire per chilometro dal giorno della così detta inaugurazione, oppure dal giorno della definitiva apertura che avvenne nel mese di aprile.

Non posso supporre che il Ministero voglia accordare questo beneficio alla compagnia, e ne parlo soltanto per porgere al Ministero un'occasione di dimostrare come talvolta sieno poco fondate le voci che circolano in simili questioni e per dichiarare che non può decorrere alcuna guarentigia se non che dal giorno in cui ha effettivamente incominciato l'esercizio, essendo assurdo che diversamente si operi.

La linea da Foggia a Conza non è ancora ultimata e doveva essere in esercizio fin dal 1° maggio 1863; la linea da Foggia a Barletta non lo è neppure, e doveva esserlo dal 1° gennaio 1864; la linea da Eboli a Laviano doveva essere ultimata pel mese di gennaio di quest'anno, e non lo è ancora. È dunque un complesso di 184 chilometri di ferrovia, cioè per uno sviluppo di 18 chilometri più lungo della linea da Torino a Genova, che non è aperto al pubblico, mentre dovrebbe esserlo.

Se pel ritardo avvenuto nell'esercizio della linea da Ortona a Foggia valgono le cause accennate di pioggia, alluvioni od altro, non credo che le stesse abbiano avuto alcuna influenza sul ritardo della costruzione delle altre linee da me enumerate. Il tratto da Barletta a Bari, circa 50 chilometri, dovrebbe essere compiuto pel 1° luglio prossimo venturo, e non credo che ciò si possa in alcuna guisa sperare.

Vede adunque il ministro che le linee ritardate ascenderanno fra un mese a 234 chilometri per le sole ferrovie meridionali.

Io trovo negli articoli 3 e 4 della convenzione stabiliti i termini di tolleranza pei ritardi nella costruzione della galleria di Conza e per la traversata della città di Salerno; trovo che là sono stabiliti i termini oltre i quali potrà il ministro, a suo giudizio, accordare dilazioni alla compagnia; ma la stessa disposizione speciale, relativa esclusivamente a quei due tratti di ferrovia, la quale fu stabilita in quegli articoli, mi dimostra come dallo spirito della convenzione emerga il concetto che per le altre linee che non sono la traversata di Salerno e la galleria di Conza, il ministro deve stare esattamente ai patti, e deve tenere la compagnia

entro i limiti stabiliti dall'articolo 2 della convenzione.

Io però ho motivo di credere che questi ritardi possano dipendere da una causa d'ordine generale, quale sarebbe la lentezza nell'approvazione dei progetti.

Non dirò che sia il ministro direttamente la causa di simile lentezza; saranno quei soliti giri burocratici, sarà quella indecisione e qualche volta il soverchio, ma placido zelo che domina negli uffici del Ministero, per cui un progetto, quando viene presentato, sembra che sia cacciato in una tomba per non uscirne più.

Se non sono male informato, per la linea, per esempio, tra Voghera e Pavia, che già dovrebbe essere compiuta o vicino al suo compimento, non fu ancora approvato il progetto del ponte sul Po, sebbene questo progetto, per quello che io so, sia già stato presentato da moltissimi mesi al Ministero, dal quale non fu mai né approvato, né disapprovato.

Il ministro dirà se io sono bene informato in tutto ciò, ovvero se fui tratto in errore; se la cosa è così, credo che sia questo un sintomo il quale confermerebbe quella mia opinione, che una causa di questa lentezza nelle costruzioni possa derivare dalla lentezza burocratica degli uffici ministeriali nell'approvare i progetti.

Un altro fatto mi ha poi confermato in simile dubbio, ed è questo: le ferrovie toscane da Chiusi ad Orte e da Montevarchi ad Arezzo, per il termine entro il quale devono essere costrutte, sono essenzialmente legate all'approvazione dei progetti. Infatti l'una deve essere ultimata in due anni, l'altra in tredici mesi dopo l'approvazione dei progetti.

Queste linee furono concesse con legge del 1861, e poichè il termine, come ho detto, era per l'una di due anni, per l'altra di tredici mesi, ora che passarono tre anni, esse dovrebbero ormai essere compiute. Eppure nol sono; e da ciò io traggio la facilissima conseguenza che il ritardo sia avvenuto nell'approvazione dei progetti.

Ma ritornando alle ferrovie meridionali, delle quali or ora parlava, debbo ricordare alla Camera ed al ministro, come la compagnia Bastogi coll'articolo 11 della convenzione si obbligasse a fondare in Napoli uno stabilimento, il quale dovesse essere sufficiente a fornire tutto il materiale per la manutenzione delle ferrovie.

Ora io prego l'onorevole ministro a volerci dire se effettivamente la compagnia Bastogi abbia fondato tale stabilimento.

È questo certamente uno degli obblighi assunti dalla compagnia che concorsero maggiormente a commuovere la Camera e l'opinione pubblica in favore della proposta Bastogi, poichè tutti vedevano con sommo interesse la creazione di stabilimenti di questo genere in Italia, dove se ne lamenta grandemente la deficienza.

Io sarò ben lieto se il ministro potrà dirmi che la compagnia ha adempiuto a questa sua obbligazione; ma per quanto io so, nulla, nulla interamente fu operato per l'adempimento di questo imprescindibile obbligo.

Che se per avventura la cosa fosse così, e la compagnia non si fosse curata di adempiere agli oneri assunti, allora io debbo credere che il Ministero avrà inflitte quelle penalità che sono portate dalla convenzione. Di questo io non posso dubitare, e son sicuro che, se il signor ministro mi vorrà onorare di qualche risposta, le sue parole non potranno a meno che confermarmi in quest'opinione.

Vi sono anche altre linee che furono ritardate nella loro costruzione.

Io non voglio parlare della linea da Vergato a Pistoia, giacchè la Camera già ebbe altra volta a sentire quali difficoltà si opposero alla costruzione della medesima, e come in certa guisa questo sia uno di quei casi in cui il Ministero può essere giustificato se ha permesso un ritardo; nemmeno parlerò di quella da Pavia a Brescia, perchè conosco abbastanza quali cause giuridiche abbiano prodotto ritardo nella sua costruzione.

Bensì parlerò della linea da Voghera a Pavia, che doveva essere finita per il marzo del 1864, e che cioè a quest'ora dovrebbe già essere in esercizio.

Io so benissimo che anche a riguardo di questa linea sorse una questione giuridica, ma so altresì che in brevissimo tempo, perchè era infondata l'opposizione che a tale riguardo si faceva, queste difficoltà giuridiche furono superate, e ben presto la compagnia Bastogi si trovò del tutto libera di dar compimento ai suoi obblighi riguardo alla stessa.

Eppure, come già ebbi ad accennarvi, non si incominciarono ancora i lavori di terra, e, per quanto io so, non è stato ancora approvato il progetto del ponte sul Po; per la qual cosa non solo non sarà eseguita in quest'anno, ma ci vorranno ancora non so se uno o due anni prima che sia costrutta.

Accennerò anche un'altra breve linea, che è pure della Lombardia, cioè quella da Gallarate al lago Maggiore, che doveva essere compiuta al 1° luglio 1862.

Il ministro mi può dire che sorsero le proposte di sostituzioni d'altre linee promosse con petizioni alla Camera, che progetti e controprogetti furono contrapposti, ecc.; ma pure anche questa linea a quest'ora dovrebbe essere finita, perchè quelle questioni sorsero e furono risolte due anni fa, ed il tempo che era stato accordato per l'esecuzione di questa linea era appunto d'un paio d'anni, quindi oggidì o dovrebbe essere finita, o dovrebbe essere vicina al suo termine, mentre non lo è.

Poi nella legge del 1860, colla quale si decise la costruzione delle ferrovie liguri, si stabilì che alcuni tronchi dovessero essere ultimati prima che il resto della linea, e fra questi io debbo segnalare un tronco di molta importanza, che è quello da Voltri a Savona, il quale doveva essere terminato in due anni dall'approvazione degli studi.

Ora voi vedete che degli anni ne sono passati dal 1860 in poi, e che il tempo per approvare quegli studi vi è stato certamente. D'altronde gli studi per la fer-

rovvia da Voltri a Savona sono stati fatti molto tempo prima, e quindi non potevano punto richiedere una sì grande perdita di tempo. Perciò io chiedo al ministro: perchè, mentre la Camera ha stanziato annualmente quelle ingenti somme che sono necessarie per la ferrovia ligure, perchè non sono ordinati i lavori in modo che almeno di questi primi tronchi, che hanno anche isolatamente un'importanza, non debbe il commercio giovare sollecitamente come è voluto dalla legge? Ed il tronco da Voltri a Savona è certamente uno di quelli che potrebbero produrre grandi benefizi anche isolatamente, e cioè prima che abbia il suo compimento tutta la rete ligure.

Il Ministero, io spero, vorrà darmi a riguardo di questa linea tutti quegli schiarimenti che mi sono permesso di chiedere.

Riguardo alle calabro-sicule noi non possiamo lamentare che alcuni dei termini sieno scaduti, ma fin qui io non vidi che l'approvazione del progetto da Messina a Giardini; il che è ben poca cosa in confronto alla rete siciliana. Se a quest'ora, che già passò molto tempo dall'approvazione della concessione, non sono approvati altri progetti che quello da Giardini a Messina, io dubito assai che i termini stabiliti per la costruzione delle ferrovie siciliane possano essere osservati.

Io ripeto, non intendo che ciascuno di questi ritardi sia un capo d'accusa contro il ministro, ma intendo che il complesso di questi ritardi esprima che in questo ramo d'amministrazione vi è almeno qualche organo che non funziona...

BANCO. Domando la parola.

CADOLINI... e per cui le cose non camminano con quella sollecitudine che dobbiamo aspettarci; il servizio pubblico ne soffre, e i poteri che hanno prescritte con leggi le peculiari condizioni che denno governare la costruzione delle singole ferrovie ne scapitano nella loro dignità e nei loro privilegi.

Il ministro potrà, io credo, darmi molti schiarimenti intorno alle questioni da me sollevate, ma temo assai che non saranno vevoli a dissipare le cattive impressioni prodotte dagli indugi avvenuti in tutte le contrade del regno dove si doveva costrurre qualche nuova ferrovia.

Ora io mi permetterò di richiamare l'attenzione della Camera sopra alcune considerazioni generali riguardanti il compimento della gran rete delle ferrovie italiane.

Il Governo si preoccupa di spingere l'industria privata ad occuparsi della costruzione di nuove ferrovie.

Io credo che il Governo faccia bene, ma credo altresì che egli manchi di un sistema, imperocchè, mentre noi abbiamo nell'Italia settentrionale e nella media una rete quasi completa di ferrovie, mentre da Ancona fino alle Alpi ciascun capoluogo di provincia ha la sua ferrovia, invece nelle provincie meridionali ve ne hanno molti che non godono ancora di questo beneficio. Non è che io intenda che l'interesse delle provincie si co-

TORNATA DEL 21 MAGGIO

centri solo nei rispettivi capoluoghi; non è che a questi voglia attribuire soverchia importanza, bensì io penso che allorché il capoluogo è congiunto alla grande rete nazionale, egli è assai facile che per mezzo della industria locale, per mezzo degli sforzi della provincia, dei comuni e della ricchezza privata sorgano tutti quei tronchi accessori che sono desiderati a compiere la rete nazionale.

Nè debbo poi nascondere alla Camera e al Ministero come sia voluto dalla giustizia e dall'equità di dare una maggiore estensione alla rete meridionale.

Noi non abbiamo nell'Italia settentrionale nessuna provincia la quale manchi veramente di ferrovia. Una sola ve n'ha, ed è la provincia di Sondrio, la quale però nomino qui per solo amore di esattezza, imperocchè essa trovasi in condizioni del tutto speciali, nè io potrei venir a chiedere oggi che si facesse per la medesima una ferrovia che forse soltanto si renderà possibile quando si faccia la linea delle Alpi elvetiche.

Nessuno dunque dei capoluoghi di provincia dell'Italia settentrionale e centrale manca di una ferrovia. Invece noi troviamo capoluoghi di provincia che ne mancano nell'Italia meridionale, in quella parte d'Italia in cui, essendo notevole anche la mancanza delle vie rotabili, si sente più vivamente il bisogno delle strade ferrate.

Ora il signor ministro, il quale nella concessione delle ferrovie calabro-sicule si è riservato facoltà di ordinare la costruzione d'una ferrovia da Contursi a Potenza, e di un'altra da Palermo a Trapani, dovrebbe, mi pare, far ogni opera per approfittare di quella facoltà, affine di dotare anche quelle due provincie di ferrovie.

Segnatamente io lo eccito a ciò riguardo alla ferrovia di Trapani, imperocchè, da quanto mi rispose l'onorevole ministro parlando giorni sono intorno ad una petizione del comune di Castelvetro, pareva che egli fosse propenso a differire per molto tempo ad approfittare di quella facoltà.

Io debbo far presente alla Camera ed al signor ministro, come essendo tale facoltà per la ferrovia di Trapani limitata a soli quattro anni dall'epoca della concessione, se il ministro, come parvemi dicesse in quella discussione, aspettasse ad approfittare della medesima fino a che siano compiute le linee definitivamente concesse alla compagnia Lafitte, lascerebbe certamente decorrere i quattro anni, e così perderebbe il diritto di obbligare la Compagnia concessionaria delle ferrovie calabro-sicule ad eseguire la costruzione dell'importante linea da Palermo a Trapani a cui ho accennato.

A ciò esorto il signor ministro, animato anche dalla considerazione che in quei luoghi i comuni e le provincie si dispongono a porgere un aiuto al Governo in questa costruzione. Io lo esorto caldamente a volere approfittare del suo diritto, e non solo a non lasciare decorrere questo periodo di quattro anni, ma anzi a volere sollecitare quanto più è possibile lo stabilimento

della linea da Palermo a Trapani, e ciò tanto più calorosamente io faccio, dacchè posso segnalare alla Camera l'importanza di questa linea.

Trapani è la città più vicina al continente africano, ed il suo litorale comprende il punto d'Italia più vicino alle coste africane, e per così dire, il punto di contatto degl'interessi del commercio italiano col commercio tunisino. È precisamente la provincia di Trapani quella che costituisce l'ultima estremità d'Italia, la estrema vedetta, ed essa pure ha diritto alla sua ferrovia.

Se mi consentono, riposerò un momento.

(Segue una breve pausa.)

Dunque, io diceva, il Ministero dovrebbe avere un sistema; se non si vogliono le ferrovie classificare in modo assoluto come si fa delle strade rotabili, potrebbe almeno il Governo, anche senza tradurlo in legge, formarsi un concetto preciso intorno al compimento della rete meridionale; giacchè per la settentrionale poco rimane a fare.

Questo dovrebbe stabilire il Governo, perchè non credo conveniente, nè efficace l'attendere dall'iniziativa locale la costruzione di alcune principali linee: sarebbe quanto attendere l'impossibile.

So che il Governo si è occupato di una ferrovia che tocchi Aquila, e cioè che da Avezzano vada a raggiungere la ferrovia romana; so che per l'iniziativa locale si sta studiando una linea da Firenze alle Romagne che agevoli la congiunzione dei due mari, ed io spero che il Governo vorrà assecondarlo; so che d'altre nuove linee, si è pure preoccupato, ma io vorrei che il Governo avesse un sistema il quale racchiudesse la massima che tutti i capoluoghi di provincia fossero congiunti alla gran rete nazionale con linee fatte o sussidiate in alcuna guisa dallo Stato, combinando tale massima coi grandi interessi della nazione che ne devono essere i superiori regolatori.

Nè si creda che, chiedendo la congiunzione di tutti i capoluoghi di provincia, chiegga una cosa esagerata: io ne ho fatto l'esame, e trovo che sono pochissimi quelli a cui non siasi già provveduto con linee, che, o sono già costrutte, o furono concesse almeno un anno fa. Sopra i cinquantanove capoluoghi di provincia, solo nove ne sono privi, e di questi, quattro (e cioè Macerata, Ascoli, Teramo e Noto) distano dalla rete non più di 25 chilometri, per il che si potrà ad essi facilmente provvedere. Non ne restano dunque che cinque, ma di questi cinque la provincia di Trapani, come già ho accennato, è a sottrarsi; inquantochè il Governo ha già la facoltà di accordare quella linea, epperò essi si riducono alle città di Aquila, Benevento, Campobasso e Sondrio, e, come ho già notato, essendo Sondrio in condizioni del tutto eccezionali, le sole provincie che interamente non ottennero fin qui l'assicurazione di avere nel proprio territorio una ferrovia sono quelle di Aquila, Benevento e Campobasso.

Ora io so che nelle provincie meridionali l'opinione pubblica si è molto preoccupata della ferrovia Beneven-

tana, e per quanto sono io informato, pare anche che vi fossero degli studi affine di sostituire questa linea all'altra già approvata dal Governo e dal Parlamento.

Io credo che il Ministero debba preoccuparsi direttamente di questa linea, la quale deve toccare Benevento e Campobasso, senza permettere d'altronde che questa vada a danno dell'altra già approvata. Io lo ripeto, c'è una questione di equità e di giustizia che impone allo Stato di fare queste linee. Tutte le provincie contribuiscono egualmente alla costruzione delle ferrovie ed alle relative guarentigie e tutte devono ugualmente goderne.

Noi abbiamo nell'Italia settentrionale una rete quasi completa, mentre invece nell'Italia meridionale noi abbiamo ancora molto da fare. Colà si pagano uguali imposte che nel nord e colà pure si hanno a fare in uguali proporzioni le ferrovie.

Io chiamerò soltanto l'attenzione della Camera sopra la zona d'Italia che ne abbraccia il centro, che da un versante ha la Toscana, dall'altro ha le Marche. In quella zona vi sono quattro linee parallele, e tutte fatte dietro guarentigia dello Stato, e ciò dico per togliere il sospetto che alcuna di quelle sia stata fatta per opera della sola iniziativa locale. Sono dunque quattro linee: quella Maremmana, quella di Siena, quella di Arezzo e quella da Rimini ad Ancona ed Ortona.

Ora, se noi in questa zona abbiamo una così ricca rete di ferrovie (nè io mi farò mai a rimproverare il Parlamento che ne ha approvato le concessioni), io credo incontestabile che, per debito di equità e di giustizia, si deve provvedere acciocchè in proporzioni analoghe ne sia anche dotata l'Italia meridionale.

Un'ultima linea meridionale a cui desidero accennare è quella che riguarda il litorale tirreno delle Calabrie.

Fin qui non si è avuto il coraggio, per così dire, di affrontare questa questione.

Io non mi dissimulo che delle difficoltà grandissime vi saranno a superare per costruire una ferrovia, la quale percorra quelle contrade; ma tuttavia quando penso che si affrontarono le grandi difficoltà della ferrovia ligure, io credo che l'Italia troverà modo di affrontare quelle di cui ho sopra fatto cenno, le quali certamente sono molto inferiori a quelle che presenta la ferrovia ligure.

La linea calabrese del litorale tirreno acquista, ai miei occhi, una grande importanza quando considero che in quella parte d'Italia vi è deficienza notevolissima di approdi naturali e di porti artificiali, per la qual cosa la necessità delle ferrovie è tanto più vivamente sentita.

D'altronde tutti veggono come le comunicazioni tra Napoli e il mezzodi d'Italia sino a Reggio ed alla Sicilia siano di forse 200 chilometri più lunghe di quello che sarebbero facendo una ferrovia litoranea per le Calabrie, la quale certamente non deve in alcun modo pregiudicare quella del Ionio.

Questi argomenti per me sono di sufficiente importanza perchè il Governo debba trovarsi eccitato a studiare e meditare intorno alla nuova linea da costruirsi in quelle regioni.

Ora non mi resta che volgere il mio discorso ad alcune delle grandi linee che interessano non più le singole parti d'Italia, ma il regno in generale.

E innanzi tutto io pregherò l'onorevole ministro a volerci dire se e quali pratiche siano state fatte da lui intorno alla grande questione delle Alpi elvetiche.

Su questa quistione io non dirò una sola parola di più, perchè non credo che si possa così di leggieri occuparsene. È una questione che ha costato lunghissimi studi, e intorno alla quale furono scritti dei volumi; nè io intendo qui così arduamente affrontarla. Solo io esorto il ministro a voler dire alla Camera se, e quali trattative preliminari siensi fatte intorno a questa gravissima questione.

Un'altra delle linee che grandemente interessano lo Stato si è pur quella da Parma alla Spezia. Nè io posso dimenticare le dichiarazioni fatte altre volte dal ministro in questo recinto riguardo a questa ferrovia, vale a dire come egli si preoccupasse di comprendere quella linea nella costituzione di uno dei gruppi nei quali intendeva suddividere la gran rete italiana.

Io spero che il ministro saprà dire alla Camera qualche cosa riguardo a questa linea, imperocchè l'importanza strategica della medesima, che io certo non dimostrerò, perchè la dimostrò prima di me, e certo eloquentemente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, la rende necessaria pella sicurezza stessa dello Stato e tien vivo naturalmente nell'animo di tutti il desiderio che essa sia sollecitamente compita.

Queste, secondo me, sono le linee più importanti a cui per compiere le grandi arterie nazionali deve specialmente dedicarsi il Governo.

Credo tuttavia di accennare alcune linee complementari, delle quali, a mio credere, il Governo dovrebbe pure occuparsi allorchè sarà per costituire i gruppi in cui intende dividere la rete italiana. Questi sono tronchi di ferrovie, i quali sono assolutamente necessari a completare quella rete che deve corrispondere da un lato alle grandi esigenze militari, politiche e commerciali della nazione, e dall'altro a quei peculiari interessi locali e speciali, la cui somma costituisce un nuovo grande interesse per lo Stato.

Una di queste linee è quella da Cremona al confine mantovano; la rete lombarda, o per meglio dire, la rete lombardo-veneta (perchè io non debbo, nè posso considerare la rete lombarda da sè), la rete lombardo-veneta, come fu anche altre volte ammesso in questo Parlamento, deve essere essenzialmente costituita di due grandi linee, l'una ai piedi dell'Alpi e l'altra alla sinistra del Po.

La linea che percorre i piedi dell'Alpi è già per intero costrutta, sono già costrutte o in costruzione le congiungenti fra le due grandi linee. La linea della sinistra del Po è quella sola che non è completa. Questa

TORNATA DEL 21 MAGGIO

linea che partendo da Torreberetti va a Pavia e deve venire a Cremona, resterà troncata in questa città, mentre ora nel Veneto il Governo austriaco sta per costruire la linea da Mantova ad Este, e quindi a Padova e Venezia.

Noi abbiamo un grande interesse che la rete lombardo-veneta sia completa, e abbiamo un grande interesse che nel gruppo che abbraccerà la rete lombardo-veneta sia pure compresa la linea a cui io ho accennato.

Nè si creda ch'io accenni alla necessità di questa linea perchè per avventura io appartengo a quelle provincie. No, o signori, si è invece che quella linea ha veramente una grande importanza, un'importanza che si presenta sotto duplice aspetto. L'aspetto militare primieramente, perchè le due linee, una superiore e l'altra inferiore, sono, per così dire, due linee parallele d'operazione per l'esercito italiano, il quale debba operare contro le frontiere al di là delle quali stanno ancora accampati i nostri nemici, e che una qualche volta dovremo pure snidare di là. Secondariamente questo tronco di linea da Cremona al confine mantovano offre un altro grandissimo ed importantissimo interesse, ed è che farà parte della linea la quale sarà la più breve fra Genova e Venezia. Basta, signori, esaminare anche fuggacemente la carta geografica per isorgere che allorché fosse fatto quel breve tronco al quale ho accennato, e che non può superare i 60 chilometri, la linea più breve fra Genova e Venezia sarebbe quella che da Genova per Novi, Tortona, Voghera, Pavia, Cremona, andrebbe poi per Mantova ed Este a Venezia. Niuno mi negherà che questa linea sia la più breve possibile, a meno che se ne voglia creare una interamente nuova, che dall'uno dei punti estremi si rivolgesse direttamente verso l'altro.

Nessun'altra combinazione di linee può presentare condizioni migliori per congiungere più brevemente Genova con Venezia; per conseguenza credo che il Governo nel costituire il gruppo che abbraccerà le ferrovie lombarde debba pure compenetrare in questo la linea da Cremona al confine mantovano, la sola che mancherebbe a costituire l'accennata comunicazione dei due mari.

Parlando di questa rete, non posso dimenticare la linea da Treviglio a Coccaglio, la quale è pur necessaria a compire la linea superiore, alla quale ho accennato prima. Tutti coloro i quali conoscono questa questione hanno sempre deplorato che la linea da Milano a Venezia dovesse soffrire quella sconveniente deviazione.

È in facoltà del Governo di far costruire il tronco al quale accenno, essendovi nel capitolato del 1860 una riserva ampia e completa a questo riguardo.

Credo che anche sotto il rapporto militare non sia indifferente il non ritardare la costruzione di quel tronco di ferrovia, il quale potrà abbreviare d'assai le comunicazioni fra Milano ed il confine veneto.

Ora, un altro breve tronco complementare a cui io

credo che il Governo debba fare attenzione si è pure quello che riguarda il gruppo centrale, e cioè da Pistoia ad Empoli.

La linea che da Bologna va a Pistoia è la centrale italiana, mercè la quale una buona parte delle provincie del nord d'Italia devono avere la loro comunicazione con Roma; questa linea centrale soffre ora una notevole deviazione perchè da Pistoia si deve andare a Firenze, indi ad Empoli, per proseguire sulla strada di Siena, Chiusi, sino ad Orte, dove raggiugesi la linea di Roma.

Questo brevissimo tronco deve completare la centrale italiana, ed io credo che nella combinazione del gruppo delle ferrovie dell'Italia centrale, il Governo debba averlo in considerazione, non potendo egli negare la necessità di agevolare con questo tronco la comunicazione di una parte importante del regno colla sua capitale.

Non si creda, o signori, che le domande che io faccio sieno esagerate e superino i limiti della convenienza e della discrezione.

Io debbo soltanto far osservare a questo riguardo come in Italia non ci sieno fra le linee in esercizio e quelle in costruzione e da costruirsi, che 7400 chilometri; in Francia se ne hanno 19,600.

In Italia dunque ci saranno circa chilometri 3,80 ogni 10 mila abitanti, in Francia invece ce ne sarebbero 5,30 per la stessa quantità di abitanti.

Ora da questi confronti si può scorgere come la domanda che io faccio, perchè la rete delle nostre ferrovie sia aumentata e completata, non sia in alcuna guisa esagerata.

(Il ministro pei lavori pubblici fa cenno di sorpresa).

Ho ritratte queste cifre da pubblicazioni francesi quasi ufficiali, e non posso d'altronde esitare a credere che in Francia ci siano 19,000 chilometri di strade ferrate, cioè il triplo di quelle che ha l'Italia a quest'ora.

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. Concesse!

CADOLINI. Sì! Concesse. Anche per l'Italia ho tenuto conto delle linee concesse, quando ho detto che v'erano 7400 chilometri di ferrovia. In Francia ce n'è il triplo.

Se i dati che ho raccolti rispetto alla Prussia ed all'Inghilterra sono esatti, avrei trovato come in Prussia vi sono 41 chilometri ogni 10,000 abitanti, in Inghilterra 51 per lo stesso numero d'abitanti.

Noi in Italia non abbiamo che chilometri 3,80 ogni 10,000 abitanti, ed è facile scorgere dal confronto quanto ci rimanga a fare.

Dunque le mie sollecitazioni fatte al Governo perchè si aumenti e si completi la rete delle ferrovie italiane non sono nè esagerate, nè indiscrete.

D'altronde un'ultima considerazione io voglio fare a questo riguardo, e si è che una nuova linea fa sempre aumentare la produzione delle altre. Se dunque, allorché saranno in esercizio le linee già concesse, noi dovremo dare un compenso, aggiungendovi delle nuove linee, daremo bensì nuovi compensi ai conces-

sionari di queste, ma in pari tempo diventeranno molto minori i sacrifici per le linee primieramente concesse.

Il maggior dispendio che si avrà da una parte non sarà certamente pareggiato dell'economia che si avrà dall'altra, ma il vantaggio sarà considerevole sempre, perchè ogni sacrificio ci sarà largamente rifuso dall'aumento generale nella produzione delle imposte, che si verifica sempre nei paesi dove si aprono nuove ferrovie.

Io esorto quindi caldamente il signor ministro a voler affrettare gli studi e la costruzione delle ferrovie concesse, ed a voler sollecitare anche gli studi di altre linee, le quali valgano a completare quella rete di ferrovie che deve corrispondere a tutti i principali interessi locali, ed all'interesse generale della nazione.

PRESIDENTE. Il deputato Devincenzi ha la parola.

DEVINCENZI. È mio intendimento di richiamare l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sullo stato delle interne comunicazioni in alcune parti del regno.

Parlando d'interne comunicazioni, non intendo questa volta d'occuparmi di strade ferrate, ma solamente di strade ordinarie. Potrà ad alcuno forse parere, a prima giunta, che questa sia una questione meramente locale, e che non sia una questione d'interesse generale. Per quanto gl'interessi di queste o quelle provincie molte volte abbiano una grandissima importanza, nondimeno dichiaro alla Camera che, preoccupati come siamo delle gravissime questioni dell'ordinamento dello Stato, non avrei preso la parola se si trattasse solamente d'interessi locali. Ma vedendo questa questione delle interne comunicazioni elevarsi e divenir preminente tra le più importanti questioni nazionali, tanto sotto l'aspetto della prosperità generale, quanto sotto l'aspetto delle nostre finanze, io credo dovervene intrattenere. Senzachè parmi che sia urgente cosa che ne facciamo serio argomento delle nostre considerazioni, perchè non vi è cagione che più di questa impoverisca il bilancio attivo dello Stato, nè vi è cagione che più di questa imponga od almeno debba imporre in brevissimo tempo gravissimi pesi sopra il nostro bilancio passivo.

Comincio dal ricordare come vi sieno molte provincie italiane che sono quasi totalmente prive di strade. Nè posso negare che questo non sia un grandissimo male, una grandissima piaga. Ma la pessima delle politiche è quella di chiudere gli occhi e di non guardare ai mali, anzi di non esaminarli diligentemente; giacchè la conoscenza dei mali è la sola via che può condurci a curarli. E se i mali non sono curati a tempo, spesso poi si ha a curarli colle loro conseguenze, che per ordinario sono peggiori di essi mali.

Sono lieto al vedere che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per quanto io ne sappia, presti tutta la sua attenzione a questo importantissimo argomento, e che per varie vie si adoperi a provvedere a questo imponente bisogno nazionale.

Nondimeno io sono di parere, o signori, che la

questione della mancanza delle strade ordinarie in alcune parti del regno e del male che ne derivi allo Stato in generale, non sia ancora stata posta in tutta la sua estensione.

Non uso ad abusare della tolleranza della Camera, persuaso come sono della grande importanza di questa questione, tanto per la prosperità generale dello Stato quanto per i mali che ne derivano alle finanze, pregovi di prestarmi per qualche tempo la vostra attenzione, mentre mi studierò d'essere il più breve che mi sarà possibile.

Chi non ha mai posto mente allo stato delle interne comunicazioni in alcune parti d'Italia, dovrà restare sorpreso grandemente quando sentirà alcune cifre.

Tutte le provincie del Napoletano, eccettuata una sola, quella cioè di Terra di Bari, sono in pessime condizioni in fatto di strade.

Nelle tre importantissime provincie delle Calabrie dei 412 comuni, di cui quelle provincie sono composte, ve ne sono 371 che non hanno traccia di strada.

Negli Abruzzi, dei 323 comuni di cui constano quelle provincie, ve ne sono 236 che non hanno strade.

Dimodochè nelle Calabrie i comuni che non hanno strade sono il 90 per cento, e negli Abruzzi il 7 per cento.

E se noi prendiamo in massa tutte le provincie napoletane, togliendone la sola provincia che ha strade quella di Bari, troviamo che il 70 per cento dei comuni non hanno strade.

Dei 1792 comuni di quelle provincie ben ve n'ha 131 senza alcuna strada.

Quanta sia questa mancanza di strade si può rilevare anche meglio da alcuni paragoni.

La provincia di Bari ha di strade più che la metà di tutte le altre quindici provincie napoletane: la prima ha meglio che 4000 chilometri, tutte le altre ne hanno solo circa 7000; sicchè la provincia di Bari, che ha solo il 7 per cento di superficie di tutte le altre quindi provincie napoletane, ha il 57 per cento di strade.

Se prendiamo a paragonare l'Umbria e la Basilicata provincie che sono quasi della stessa estensione di superficie, troviamo che l'Umbria ha circa 7 mila chilometri di strade, quando la Basilicata non ne ha che 455; di modo che ove nell'Umbria vi ha un chilometro ed un terzo di strada per ogni chilometro quadrato superficie, in Basilicata ve ne ha appena uno per ogni 23 chilometri.

Nè questo male si restringe solo alle provincie napoletane, ma è comune alle provincie siciliane ed a quella della Sardegna.

L'Italia, in quanto a strade, può esser divisa in due parti presso che uguali di superficie. Una parte è priva di strade, e consta delle provincie della Lombardia, della Toscana, del Piemonte, della Liguria, dell'Emilia, delle Marche e dell'Umbria.

La parte che ne è priva si compone della Sardegna, della Sicilia e delle provincie napoletane.

La parte d'Italia che ha strade ha da circa me-

TORNATA DEL 21 MAGGIO

chilometro ad un chilometro e più per ogni chilometro di superficie.

L'altra parte appena ne ha da un decimo ad un venticquattresimo di chilometro.

L'Italia, per isvolgere tutta la sua prosperità e per elevarsi alla condizione delle altre nazioni, ha urgente bisogno di provvedere di strade la metà del suo territorio, che ancora ne manca.

Omai generalmente si riconosce che un chilometro di strada è necessario per ogni chilometro di superficie in ogni paese civile. La Francia in breve non ne avrà meno; l'Inghilterra già ne ha molto di più. Le nostre provincie più prosperevoli hanno proporzionatamente più strade che la Francia e l'Inghilterra.

Ma quali sono i mali che vengono dalla mancanza di strade? Non fa d'uopo che io mi trattenga ad enumerarli. Certo, se il passato Governo avesse speso in istrade nelle provincie meridionali quello che noi ora stiamo spendendo solo in movimenti di truppe, non avremmo a lamentare nè il brigantaggio, nè vari altri mali in quelle provincie. Senzachè è a por mente che l'azione del Governo è sempre fiacca ovunque non vi siano strade.

Ma non solamente io considero la questione delle strade come questione politica, ma la riguardo come questione finanziaria della massima importanza. E qui prego la Camera di prestarmi tutta la sua attenzione, imperocchè credo che sia questa una delle più gravi questioni cui possiamo rivolgerci nelle condizioni attuali.

Diceva che l'Italia si divide in due parti, una fornita di strade e un'altra che ne manca. Ora domando quali sono le imposte che esigiamo dalla parte che è fornita di strade, quali le imposte che esigiamo dalla parte che ne difetta. Ossia, quale è la ricchezza nazionale che annualmente va perduta per mancanza di strade?

Signori, ove si trattasse d'imposte dirette, si potrebbe dire: queste tasse sono poste *a priori*, di modo che si potrebbe ragionare sulla giustizia o non giustizia della loro ripartizione. Ma vi sono le imposte indirette, le quali si pagano senza preventiva ripartizione; esse si ripartiscono di per loro spontaneamente; quindi, se vi ha giudizio, e giudizio economico, contro cui non si può appellare, è quello che risulta dal vedere come le imposte indirette si ripartiscono in tutta la superficie dello Stato.

Prenderò l'amministrazione delle gabelle. E qui per l'importanza della questione desidererei che fosse presente l'onorevole ministro delle finanze che con rincrescimento non vedo al suo posto.

Prendendo dunque l'amministrazione delle gabelle, trovo che per questo ramo la finanza dello Stato esigea 182 milioni nel 1862.

Come ognuno sa, le gabelle sono costituite dei diritti di dogana, di diritti marittimi, sale, tabacchi, dazi di consumo e redditi diversi.

Ricorda la Camera come l'Italia sia divisa in due parti, quasi di eguale grandezza, l'una fornita di

strade, l'altra che ne difetta; anzi la parte che è fornita di strade è meno grande dell'altra.

Ora, questa parte fornita di strade produsse nel 1862, 132 milioni per le imposte delle gabelle.

Quella parte d'Italia la quale manca di strade, ossia la Sardegna, la Sicilia e tutte le provincie napoletane, non rapportarono per le gabelle al tesoro che 49 milioni, ossia una metà d'Italia rapportò per un sol ramo d'introito alle finanze 100 milioni di meno di quello che potrebbe produrre senza la deficienza delle strade.

E che questo derivi principalmente dalla deficienza delle strade non c'è nessuno che possa dubitarne, sapendo come le provincie meridionali e le provincie di Sardegna e di Sicilia siano per natura feracissime.

Ma abbiamo un fatto positivo, che toglie ogni dubbio, ed è: una di queste provincie, la sola eccezione che vi sia in quelle provincie, la provincia di Bari, ha altrettante strade quante ne ha la Toscana, quante ne ha il Piemonte, e la sola provincia di Bari produce alle gabelle proporzionatamente altrettanto quanto produce la Toscana, quanto produce il Piemonte. Di fatti la sola provincia di Bari produce più che lire 3,200,000 alle gabelle, cioè a dire, produce enormemente in paragone delle altre provincie che non hanno strade, produce quanto tutta la Sardegna, la quale è quattro volte più grande di quella provincia di Bari.

Quello che avviene riguardo all'imposta delle gabelle avviene per tutte le altre imposte. Certo, tanto più rende alle finanze dello Stato un paese, quanto è più ricco, ed i primi fattori della ricchezza nazionale come i primi fattori della civiltà sono i mezzi di comunicazione, ossia le strade. Tutta quella deficienza di pubblica entrata che si verifica nelle provincie meridionali, in Sicilia ed in Sardegna è la conseguenza naturale della deficienza delle strade. E ricordando che noi esigiamo 500 milioni d'imposte, è facile cosa il vedere come, se quelle provincie avessero strade, e si trovassero nelle condizioni in cui si trovano le provincie del centro e del nord per i mezzi di comunicazione, rapporterebbero alle finanze almeno da duecento a trecento milioni di lire di più all'anno.

Non è a dire quale differenza di prodotti dia la terra, quale sia la differenza di ricchezza generale tra un paese fornito di mezzi di comunicazione e un paese che ne difetta. I mezzi di comunicazione sono, come dicevamo, i primi fattori della produzione. Niun paese può dare il prodotto, cui la natura lo ha destinato, se manca delle strade.

Se deve gravare alla finanza di perdere due o trecento milioni all'anno, se queste considerazioni finanziarie sono gravi, ve ne sono, o signori, delle altre di gravità anche maggiore. Imperocchè quest'annua perdita di 200 a 300 milioni che si fa dalle finanze, se è vero che le imposte rappresentano circa il decimo della produzione nazionale, significa che quelle provincie per la mancanza di vie di comunicazione perdono annualmente da due o tre miliardi. Questa è cosa di tanta im-

portanza che non potrà non richiamare la nostra attenzione. Nè sarà ora facile il vedere come la maggior parte dei mali che ad altre cause si vogliono attribuire in alcune provincie d'Italia, tutti, o la massima parte, dipendano da queste tristi condizioni.

Infatti quando per mancanza di un mezzo di produzione voi togliete alla metà d'Italia un prodotto annuale di due o tre miliardi, evidentemente voi riducete quelle popolazioni ad uno stato così anormale, che non è maraviglia se un certo malessere in esse del continuo si manifesti, malessere di cui esse stesse non conoscono le cause, ma che soltanto deve attribuirsi allo stato economico di quei paesi.

Sì, le popolazioni che ne soffrono, spesso non intendono le ragioni dei loro mali. Ma noi dobbiam ben comprendere come le questioni economiche in Italia sono preeminenti a tutte le altre.

Nel facile svolgimento della nostra ricchezza nazionale sta tutto il nostro avvenire, ed in questo svolgimento solo potremo trovare il riordinamento delle nostre finanze.

Nè solo dal lato della pubblica entrata che ne toglie, e dal lato della prosperità nazionale, la mancanza di strade è da considerare un male grandissimo, ma anche per altre ragioni.

Non solamente le finanze perdono a cagion della deficienza delle strade perchè non introitano, ma anche perchè devono pagare.

Vo' far considerare alla Camera che abbiamo trovato, al primo costituirsi del regno, moltissime provincie senza strade ferrate. Già abbiamo ordinato tal sistema di ferrovie per tutto lo Stato, che di breve niuna provincia rimarrà senza i benefici di questo maraviglioso trovato di locomozione. Noi abbiam fatto, decretando queste strade ferrate, quello che dovevamo fare.

Or vi prego, signori, di considerare quali siano gli impegni che noi abbiamo assunto colla concessione di queste strade ferrate in Sardegna, nella Sicilia e nelle provincie meridionali.

Noi abbiamo assunto una guarentigia a favore delle società concessionarie che si eleva a circa 65 milioni di lire all'anno. Questo è un fatto gravissimo che dobbiamo aver sempre innanzi agli occhi.

Le nostre ferrovie saranno compiute fra due, tre o quattro anni, ed allora il bilancio dello Stato si troverà gravato di 65 milioni di lire all'anno. Ora è certo che una grandissima parte di questi 65 milioni graverà a carico delle finanze dello Stato, finchè quelle ferrovie non raccoglieranno moltissimo movimento.

Ognuno sa che le strade ferrate, ove non siano alimentate dal commercio delle vie ordinarie, sono come le strade che passano in un deserto, e che non rendono nulla, o pochissimo. È impossibile immaginare che vi siano delle strade ferrate proficue, quando non vi siano dei mezzi facili di trasporto dai luoghi abitati a quelle strade.

Quindi ne deriva una seconda quistione finanziaria

importantissima. Finchè non avremo le strade ordinarie, che rannodino alle ferrovie le popolazioni, noi pagheremo nella massima parte questa gravissima garanzia. Ma io già veggo, o signori, che voi siete persuasi come la mancanza delle strade ordinarie sia il più grave dei pesi che graviti sulla finanza dello Stato e sulla nazione, e come questa mancanza imponga annualmente allo Stato la perdita di più centinaia di milioni ed alla nazione la perdita di due o tre miliardi. E però mi affretto a passare all'altra parte del mio discorso.

E prima di andar oltre non sarà vano di far osservare un errore in cui pur cadono alcuni. Credono che un paese che abbia delle ferrovie abbisogni meno di strade ordinarie. Avviene appunto il rovescio. Più in un paese si accrescono le ferrovie, più si accresce il bisogno dei minori mezzi di comunicazione.

Ora, coloro che credono di provvedere a questo gran bisogno del paese col costruire mille o duemila chilometri di strade, o poco più, errano grandemente.

Abbiamo ricordato come i paesi civili, come molte nostre provincie hanno di strade ordinarie circa un chilometro per ogni chilometro quadrato di superficie, come la metà d'Italia è quasi del tutto senza strade. Io non dirò nè come, nè in quanti anni debbano farsi queste strade, ma se pur vogliamo condurre quella metà d'Italia a quella prosperità cui ha diritto, se pur vogliamo por fine ai gravissimi mali testè ricordati effetti della mancanza delle strade in molte provincie del regno, noi dobbiamo trovar modo di far costruir in quelle provincie circa 100 mila chilometri di strade. Questo solo può elevare quelle provincie al livello delle altre provincie italiane.

E qui, o signori, si presenta alla nostra considerazione una questione eminentemente pratica, sulla qual io richiamo tutta l'attenzione della Camera.

È ben naturale che davanti a questo male gravissimo, che noi lamentiamo, di una mancanza di 100 mila chilometri di strade ordinarie solo in alcune provincie del regno, ci si affaccino alla mente alcune domande: ma quali sono i mezzi che noi dovremo impiegarvi? Ove li troveremo noi? Su chi dovranno gravitare?

Per maggior semplicità della questione io non entrerò a parlare della loro natura, nè di chi debba far queste strade. Questo per me è indifferente; io mi guardo più alla provincia che al comune od allo Stato. Io considero in complesso tutta questa massa d'interessi nazionali, io penso solo ai grandi mezzi per risolvere questo problema importantissimo che ci si par davanti.

E qui comincio dall'osservare che in Italia, o alme in molte provincie, forse perchè è troppo perfetta mente nostra l'idea del bello e del grandioso, noi abbiamo speso, e stiamo spendendo, per la costruzione delle strade, molto di più che non avremmo dovuto, che non dovremmo.

Quando io veggo delle strade e dei ponti che scoperano monumentali, quando veggo, per un profilo

struzione delle strade non presenta delle cifre così elevate come fra noi. Citerò uno degli esempi meno favorevoli che mai si potesse scegliere, chiamerò l'attenzione ad un paese dove certo non si può dire essere stata facile la costruzione delle strade. Abbiamo dei documenti preziosi intorno alle strade nei paesi montagnosi della Scozia. Molti sono i rapporti presentati a questo riguardo al Parlamento inglese, che noi abbiamo diligentemente consultati. In questi rapporti sono indicati i prezzi e le lunghezze di queste strade, non che altre particolarità.

Ora risulta da questi rapporti che queste strade montagnose della Scozia non sono costate, in valor medio, che lire sterline 400 al miglio, ossia lire italiane 6715 al chilometro.

Si può vedere specialmente il nono rapporto dei commissari per le strade in Inghilterra presentato alla Camera dei comuni il 19 aprile 1821.

Ora per riepilogarmi dirò: che vedendo che in Italia si spende per costruire le strade assai più che in Francia ed in Inghilterra, ho creduto mio dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra questo oggetto. Non credo che un argomento di maggiore utilità si sia mai portato alla nostra discussione. Ed infatti, se noi per fare i 100,000 chilometri di strade, di cui abbiamo mestieri, dovremo spendere circa 5000 lire al chilometro, seguendo gli utili insegnamenti datici dalla Francia e dall'Inghilterra, dovremo gravare i comuni, le provincie e lo Stato di circa 500 milioni; ma se invece di 5000 lire spenderemo le lire 25,000, che ora si considera fra noi come il prezzo medio di un chilometro di strada, dovremo accingerci all'impossibile, cioè a dire, spendere due miliardi e mezzo.

A dir vero, se per compiere il nostro sistema di strade ordinarie noi dovremo spendere dai 400 ai 500 milioni, noi saremo nel campo del possibile; ma se dovessimo spendere realmente due miliardi e mezzo, noi entreremmo nell'impossibile, e ci vedremmo nella durissima alternativa o di abbandonare per lungo tempo la metà d'Italia, oppure di fare dei sacrifici che forse sarebbero troppo gravi alla nazione.

Io ben comprendo quanto difficile dovrà essere di far abbandonare certe antiche consuetudini; una volta che si è sempre fatto in un modo non crediamo più che possa farsi diversamente: ma io confido grandemente nella buona volontà, nella somma intelligenza e nella forte energia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io credo che certamente vorrà trovar modo da sciogliere questo gravissimo problema; credo che quello che si è fatto in Francia, in Inghilterra ed altrove, possa e debba farsi anche da noi. Io non ho portati esempi nè di cento, nè di mille chilometri, ma di centinaia di migliaia di chilometri costruiti in condizioni svariatissime. Inoltre, se non erro, parmi aver sentito da qualche onorevole collega che in qualche parte d'Italia si sieno dati simili esempi di buone economie. Nelle Mar-

che e nell'Umbria ci sono moltissime strade. Si sa che le strade delle Marche e dell'Umbria sono eccellenti. Ogni volta ch'io ho viaggiato in quei paesi mi son rallegrato di veder quelle strade. Ebbene, mi si accerta che il valore delle strade e nelle Marche e nell'Umbria sia stato grandemente inferiore ai nostri prezzi ordinari. Inoltre credo che anche possiamo apprendere qualcosa dalla Toscana.

Io non ho, nè ho potuto avere notizie così esatte della Toscana, sventuratamente, come le ebbi dell'Inghilterra e della Francia; ma dalle poche notizie che ho raccolte, parmi di poter dedurre che le strade in Toscana sieno state costrutte con non poca economia.

A me pare dunque che, se noi entreremo in questa via di riforme, e mediant gli studi e le cure dell'onorevole ministro, troverem modo come fare le strade economicamente, ed il più economicamente che sia possibile; potremo sopperire a questo grandissimo bisogno, restando fra il limite del possibile, ossia colla spesa di circa 500 milioni.

Ma in quali proporzioni dovranno concorrere a questa spesa lo Stato, le provincie ed i municipii? Come dovranno cooperare lo Stato, le provincie ed i municipii per rimuovere questo male comune? Quali provvedimenti saranno da prendere per attuare tutte queste strade?

Signori, non fu mio intendimento di risolvere queste gravissime questioni. Sarò troppo fortunato se avrò potuto imprimere nell'animo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, nell'animo della Camera, come noi abbiamo un gran male a curare, un male che richiede sollecite cure, un male che pesa gravemente sovra la metà d'Italia, anzi sull'Italia tutta intera, siccome quello che toglie alle finanze grandissimi introiti e le pone a carico fortissimi pesi, ed impedisce lo svolgimento della ricchezza nazionale.

Allorchè saremo convinti del male, non sarà malagevole cosa il curarlo.

Altre nazioni si trovarono nelle stesse condizioni in cui siamo noi. La Francia, testè io ricordava, prima del 1836 era in condizioni assai peggiori delle nostre in fatto di strade.

Recentemente ho viaggiato in Francia, ed è meraviglioso il vedere come quel paese, quasi per incanto ricoverto di una fittissima rete di strade, sia risorto a nuova e rigogliosa vita.

Che cosa ha mai fatto il Governo francese?

Il Governo francese ha fatto una legge per mezzo di cui ha raggruppate tutte le risorse, ed ha spinto il paese con un'energica amministrazione in tutti i modi alla costruzione delle strade. In tal guisa si è ricoverta di strade la Francia.

Che cosa avvenne in Inghilterra? Le condizioni colà erano più simili alle nostre. Quando la Scozia si unì all'Inghilterra, la Scozia non aveva punto strade.

Il nuovo Regno Unito della Gran Bretagna si trovò nelle stessissime condizioni, in cui attualmente si trova l'Italia; una parte aveva strade, un'altra no. Che fece

TORNATA DEL 21 MAGGIO

l'Inghilterra per dotare di strade quella parte del regno?

È sorprendente la gran somiglianza che vi ha fra la nostra storia e la storia inglese al tempo dell'unione. Ben d'altro brigantaggio era invasa la Scozia, e ben altre difficoltà si trovarono nelle provincie novellamente annesse. Il Governo inglese non altrimenti tranquillò quel paese che aprendo strade per ogni dove. Le prime strade aperte furono le note strade militari, tutte fatte a conto dello Stato.

La Scozia senza strade sarebbe stata sempre un paese impossibile a governare. Ma la Scozia non solo abbisognava di strade militari, perchè potesse essere governata, ma aveva mestieri di altre strade per accrescere la sua prosperità. Alla qual cosa si provvede colle strade dette parlamentari.

Che cosa sono queste strade parlamentari? Ci fu una legge in cui riconoscendosi la grande necessità di costruire strade in Iscozia, il Parlamento stabilì che il Governo concorresse per la metà della spesa nella costruzione delle strade. Quindi il nome di quelle strade. Ed ognuno sa come le strade militari e le strade parlamentari sono quelle che hanno prodotto la grande prosperità della Scozia, e come presto la Scozia concorresse a creare quell'immensa potenza, cui poscia pervenne l'Inghilterra.

Ma che cosa dovremo fare noi? Il mio avviso è che i comuni e le provincie debbano fare ogni sforzo per costrurre queste strade, e non solo i comuni e le provincie, ma i possessori delle terre riuniti fra loro, secondo i loro bisogni, debbono grandemente concorrervi. In Iscozia i possessori delle terre sono stati quelli che hanno concorso maggiormente a costruire le strade parlamentari.

Quando i possessori delle terre meglio conosceranno i loro interessi, prenderanno fra noi, come avviene altrove, più larga parte spontaneamente alla costruzione delle strade. Bisogna che tutte le forze locali siano messe in azione, ma ove queste risorse non giungeranno, dovranno provvedervi le finanze ed il credito dello Stato. Lo Stato certo dovrà intervenire col completare per ogni dove il sistema delle strade nazionali, e coi sussidi alle altre strade d'interessi più locali.

Signori, la nostra legislazione, qual è, è insufficiente a provvedere a questo gran bisogno della mancanza delle strade. Noi abbiamo mestieri di nuovi e larghi provvedimenti legislativi, e questi dovranno stabilire, fra le moltissime altre cose, i sacrifici che converrà imporre alle finanze dello Stato. Ma la parola *sacrifici* è qui male applicata. Non è far sacrifici quando con minore spesa temporanea annuale si evita assai maggiori spese e larghissime perdite, di cui non può neanche prevedersi la fine. Ma mancanza delle strade priva le finanze dello Stato di più di 200 o 300 milioni all'anno.

E restringendomi ad un solo articolo dimanderò: « Non è egli vero che senza le strade noi seguitaremo

per novantanove anni a pagare alle compagnie delle ferrovie 30 o 40 milioni all'anno?

« Ora non sarebbe egli più prudente, se è necessario, di spendere per un piccolo numero di anni parte di questa somma per fare le strade? »

Ma tutte queste considerazioni e molte altre rientreranno negli studi che io invito l'onorevole ministro di voler far fare da un'apposita Commissione, affine di poi presentare alla Camera una legge generale che possa efficacemente provvedere a tutto il nostro ordinamento stradale.

E qui, ponendo fine al mio dire, non posso fare a meno di osservare che noi stiamo come imitando l'opera di un provvido agricoltore, il quale sempre preferisce le terre incolte e nuove a quelle già coltivate da lungo tempo.

La possanza delle nazioni sta nella ricchezza e nella prosperità generale. Render ricca e prosperevole la metà dell'Italia non è accrescere, ma creare la nostra potenza. Svolte che saranno quelle meravigliose forze produttive del Mezzogiorno d'Italia, che ora sono come latenti, chi non vede quale accrescimento di potenza non ne verrà allo Stato? Verso il Mezzogiorno, o signori, è il grande avvenire economico di tutta la nazione. (*Bravo! Bene!*)

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici*. Prima che si inoltri maggiormente la discussione mi credo in obbligo di rispondere ai vari oratori che hanno trattata la Camera sul bilancio dei lavori pubblici, e specialmente al discorso dotto e forbito dell'onorevole deputato Devincenzi, discorsi di cui tutta riconosco l'importanza.

Non seguirò l'ordine degli oratori, bensì quello dell'importanza delle materie, perchè così avrò modo di rispondere più adeguatamente agli appunti che furono fatti sopra l'amministrazione delle opere pubbliche.

Innanzitutto parlerò delle ferrovie. E poichè il deputato Cadolini più specialmente mosse censura al Ministero sia per la tardanza nell'esecuzione dei lavori, sia per la mancanza di concetto nella scelta delle linee, sia infine perchè gli pare neghittoso nel promuovere la costruzione di nuove linee.

L'onorevole Cadolini, parlando delle strade ferrate della Sardegna, ha chiesto come avvenga che, mentre la legge prescrisse doversi aprire fin dal primo mese dell'anno venturo, finora i lavori non sieno ancora principati, e perchè il Ministero abbia talmente trascurato quest'importante questione che il prefetto di Cagliari fosse costretto a sedare un tumulto suscitato contro il Ministero stesso.

Il Governo non ha punto trascurate le strade ferrate di Sardegna e se finora non si pose ad esse mano ciò non avvenne certamente per colpa sua. La società la quale si assunse l'impegno di quella costruzione voleva astringere il Ministero ad accettare condizioni che non solamente erano contrarie a tutte le regole dell'arte per tali lavori, ma compromettevano anche l'avvenire delle strade medesime.

Or bene, signori, malgrado la pressione che mi venne fatta, ho resistito, ho rifiutato di sottoscrivere a modificazioni del contratto che sarebbero state la rovina di quelle strade.

E sapete voi, signori, che ne è succeduto? Appunto in quel mentre si suscitò in Cagliari quella specie di sommossa contro il ministro, che avea creduto di non cedere nell'interesse stesso della Sardegna. Sì, signori, ho resistito, ed ho fatto bene, chè resistendo in quel modo sono giunto ad ottenere condizioni migliori dalla società costruttrice, la quale attualmente ha presentati progetti di costruzione tali, pei quali si avrà che le strade di Sardegna, se non potranno rivaleggiare colle primarie esistenti in altre parti d'Italia, saranno però ultimate in guisa da assicurarne il buon esercizio.

Mentre questi fatti succedevano, il tempo stabilito dalla legge per la consegna della garanzia che deve dare la società era quasi trascorso. Ma come il potere esecutivo ha facoltà di prorogare anche questi termini quando vi sono ragioni maggiori d'interesse pubblico, così ho creduto sarebbe stato nell'interesse della Sardegna di non dichiarare la decadenza della società, perchè probabilmente nessun'altra si sarebbe presentata per eseguire quelle strade, ma bensì di accordare quelle proroghe necessarie affinchè quella potesse definitivamente costituirsi e stabilire un contratto che assicurasse la costruzione delle strade ferrate.

Non è poi vero che siasi fatto nulla. I progetti sono stati studiati, elaborati, e molti vennero già presentati al Ministero che li approvò, sicchè io spero che fra non molto si potrà metter mano ai lavori ove non sopravvengano nuovi incagli che non sono rari e che sono i più grandi che si possono opporre alla pronta esecuzione delle strade; intendo dire delle pretese, delle domande fatte dalle diverse località.

Non basta infatti, signori, che il Parlamento decreti una strada ferrata. Appena questa è decretata, appena sono principii gli studi, e si è stabilita una linea, ecco che immediatamente sorgono le opposizioni e le domande affinchè la linea pieghi a destra o a sinistra, a seconda degl'interessi e della comodità delle varie popolazioni.

Ora, signori, come si può resistere a domande bene spesso appoggiate dai Municipi, talvolta anche dai Consigli provinciali e sempre sostenute da qualche deputato o da qualche senatore?

Dunque mentre noi abbiamo progetti bene elaborati, ben studiati, siamo poi obbligati di sospenderne l'approvazione per dare una soddisfazione alle volte anche legittima alle popolazioni che vogliono essere assicurate con dimostrazioni evidenti, positive che la strada ferrata non può passare in quei punti che esse vorrebbero.

Per esempio, nelle provincie meridionali non vi è paese anche piccolo, collocato sopra un poggio, che non voglia la stazione posta in mezzo al paese. Questo succede ogni giorno, e io domando ad alcuni degli onore-

voli deputati che sono qui presenti se non sia vero che anch'essi abbiano fatto istanze affinchè, se pure non erano possibili strade collocate in così singolari condizioni, almeno si avvicinasero, per quanto fosse concesso, a quelle date località.

L'onorevole deputato Melchiorre specialmente rimproverava il Ministero, perchè finora non si erano principii i lavori della strada ferrata da Pescara a Popoli e Sulmona, ed io gli risponderò che i progetti di massima di questa strada sono già fatti da molto tempo.

Vi fu infatti un primo progetto compilato dagl'ingegneri del Governo che parevami potesse essere adottato senza veruna esitazione. Ma dopo che la strada ferrata fu concessa alla società delle meridionali, naturalmente questa non voleva accettare i progetti del Ministero senza averli per sua parte verificati, e senza proporre anch'essa dei nuovi, essendo naturale che essa cerchi di fare la massima economia nelle sue costruzioni.

Ora ne avvenne che la società invece di passare sulla destra del Pescara preferiva la sinistra: appena si videro le prime paline piantate sulla sinistra di quel fiume immediatamente si ricorse al Ministero, così che si dovette far sospendere ogni lavoro ed iniziare nuovi studi.

Io credeva la cosa ultimata, ma m'ingannava. La città di Chieti, molto importante per ogni riguardo, e menzionata dall'onorevole Melchiorre, non si contentava di avere la strada ferrata nella pianura al piede della collina ove essa città è situata, ma voleva che si avvicinasse, non dirò fino a penetrare nell'interno perchè è posta troppo in alto, ma a metà della collina, ossia tra la città ed il piano, e quantunque a prima vista la cosa non sembrasse possibile, tuttavia si è dovuto aspettare che la città di Chieti avesse fatto fare gli opportuni studi da un ingegnere che ha pagato essa stessa, onde vedere se la cosa era attuabile.

Detti studi mi furono consegnati in questi ultimi tempi, ed ho dovuto sottoporli anche al commissario regio affinchè li esaminasse e riferisse.

Vede dunque l'onorevole Melchiorre che i ritardi avvenuti non debbono sempre attribuirsi al Ministero, nè alle società, ma talvolta si debbono ascrivere alla località stessa che le strade ferrate devono toccare.

L'onorevole Cadolini rimproverava egualmente il Governo di non approvare prontamente gli studi presentati, e trovava che la burocrazia poneva incagli a tutte le operazioni con formalità dalle quali si poteva benissimo prescindere.

Ma l'onorevole deputato non ha considerato che tante volte le società hanno presentati progetti non attuabili, e certamente il Ministero sarebbe stato molto colpevole se avesse accettato progetti che non corrispondevano nè agl'interessi locali, nè alle condizioni tecniche.

MELCHIOBRE. Domando la parola.

MENABREA, ministro *pei lavori pubblici.* È succeduto più volte che si dovettero far riformare interamente i

progetti, e ciò naturalmente richiede qualche tempo e quindi porta nuovo ritardo nelle operazioni.

Ciò malgrado, posso accertare la Camera che, relativamente alle varie strade di cui si è parlato, il ritardo non è quale potrebbesi credere.

Per esempio, parlando delle calabro-sicule, ecco il vero stato delle cose.

Nelle Calabrie furono già approvati progetti per più di duecento chilometri, ed essi sono già in corso di esecuzione. È in via di costruzione la strada da Bagheria verso Termini. Sono stati approvati progetti per più di sessanta altri chilometri da Messina verso Giardini e Catania. Ora gl'ingegneri della Società sono divisi su varie zone e studiano tutte le linee; fra queste citerò quelle da Catania a Siracusa e da Catania a Palermo, e le diramazioni di Licata e Girgenti.

Anche sulle linee della Basilicata, cui accennava particolarmente l'onorevole Cadolini, vi sono squadre di ingegneri, che malgrado i pericoli che quelle località presentano, attendono alacremente agli studi.

Finalmente molti lavoratori sono già occupati a Messina e specialmente a Catania, dove si stabilirà un gran centro di costruzione e di operazione per tutte le ferrovie sicule.

Spero per conseguenza che se le strade calabro-sicule non potranno essere aperte nel tempo dalla legge fissato, i giusti desiderii di quelle popolazioni non tarderanno tuttavia troppo ad essere soddisfatti.

Non bisogna poi dissimularsi le difficoltà che vi si presentano, specialmente nella Sicilia. La linea, ad esempio, da Messina a Catania, in apparenza facile, incontra difficoltà grandissime, sia per i fabbricati e giardini d'agrumi che costeggiano quasi continuamente il mare fino a Catania, sia per i torrenti che conviene traversare, le cui ripe franose ed i cui alvei incerti presentano gravi ostacoli e richiedono mezzi particolari onde assicurare la solidità della strada.

Rispetto poi alle altre ferrovie meridionali è vero che vi furono ritardi per molte e diverse cagioni improvvise ed inaspettate. E per dire più minutamente, la strada da Ortona a Foggia, inaugurata nel novembre scorso e aperta al servizio pubblico solo da alcuni giorni fa, ha dato luogo a molte censure.

E invero fu una disgrazia che essa non si sia potuta aprire così rapidamente come si sarebbe sperato; ma tuttavia debbo far osservare che, quando il Ministero ne proponeva la inaugurazione, egli non pensava mai che essa potesse essere immediatamente dopo aperta all'esercizio pubblico; e quando esso invitò la persona augusta del Re a recarsi a Foggia per questa nuova via, sapeva bene che non vi erano pericoli di sorta, e che era abbastanza solida per quel tragitto, e che quindi si poteva fare questa inaugurazione. Il Ministero dunque arrischiava nulla, perchè era sicuro che il convoglio reale, senza alcun impedimento o pericolo, sarebbe giunto alla sua meta; e di fatti, come tutti sanno, il successo il più felice ha coronato questa intrapresa, la quale, se pure presentava difficoltà, vennero

però queste superate agevolmente mediante le solerti ed intelligenti cure della società e principalmente del distinto ingegnere che aveva la direzione e soprintendeva ai lavori.

Ma convien ammettere, o signori, che questa strada ferrata, contro la quale si è gridato tanto perchè fu al pubblico aperta così tardi, presenta difficoltà dieci volte maggiori di quelle che presentasse dianzi qui il pur troppo famoso tronco di San Paolo.

E se l'onorevole Cadolini visitasse coll'occhio da ingegnere i due tronchi, quello di San Paolo e quello da Ortona a Foggia, e paragonasse le difficoltà che si dovettero superare tanto in un luogo quanto nell'altro, vedrebbe quali difficoltà immense si siano incontrate tanto per una strada che per l'altra. Egli ricorderebbe come per lungo tratto di tempo il tronco di San Paolo fosse intercettato alla comunicazione, e che per la interruzione dei due tronchi d'Alessandria e di Torino, si dovesse ricorrere per molto tempo al mezzo di veicoli ordinari.

È noto che, quantunque a primo aspetto quel tronco non sembrasse presentare gravi difficoltà, ciò non di meno il terreno affondava sempre, e malgrado tutte le cure per assolarlo, non si poteva ottenere una solidità sufficiente; ed anche dopo che questo tronco fu aperto al pubblico, l'amministrazione ebbe la prudenza di conservare la deviazione del piano di Dusino per parare a qualunque eventualità.

Così nel tronco da Ortona a Foggia non vi ha che il tempo il quale possa render solida la strada.

Dunque vede l'onorevole preopinante che se sopra un tronco quale è quello di San Paolo, che presenta molte minori difficoltà, si dovette aspettare tanti anni per avere un servizio stabile, non è da maravigliarsi se per pochi mesi si è dovuto tener sospeso l'esercizio della strada ferrata da Ortona a Foggia. Anzi a questo riguardo dirò che ultimamente, siccome la Società domandava che questa strada fosse aperta all'esercizio, ho mandato una Commissione di distinti ingegneri per esaminare le condizioni locali, ed essa ha riconosciuto che nello stato attuale la strada presentava sufficiente stabilità; però sul timore che sopravvenissero di nuovo le grandi piogge, che avevano già rovinato la strada al finè dell'autunno, hanno stimato che la strada si potrebbe aprire ad uno o due convogli al giorno tutt'al più, e che intanto la Società dovesse provvedere a vieppiù consolidarla, onde impedire che avvengano nuovi guasti e l'esercizio siane interrotto.

E credo che infatti in questo momento la Società vi lavori con molta alacrità, e tutto lascia sperare che al venire dell'autunno la strada sarà consolidata ed il servizio potrà continuarsi senza interruzione.

La linea poi da Foggia a Conza in parte è già terminata e potrà essere presto aperta all'esercizio. Dalla parte di Eboli i lavori sono approvati, e ritengo che fra poco vi si porrà anche mano.

Qui però v'è una difficoltà, quella della galleria di Conza. La Camera non ignora come i giornali si siano

molto preoccupati di questo passaggio di Conza, e come vari municipii, e specialmente quello di Napoli, abbiano chiesto che fosse cambiata la linea attraverso Conza, perchè si dichiarava nel modo il più esplicito ed assoluto che mai in questa traversata una strada sarebbe stata possibile, e specialmente che la galleria non si poteva compiere. Quando il Ministero udì tante voci innalzarsi e da ogni parte per condannare quella linea, che era stata approvata con legge, dovette esaminare la questione, e mentre si approvarono i tronchi che devono proseguire da Eboli da una parte, e da Foggia dall'altra, fece esaminare anche la condizione di questo tronco.

Ora, in seguito ai rapporti che ho avuti, e specialmente alle spiegazioni che ottenni da distinti ingegneri, pratici delle località, mi è risultato che effettivamente la galleria di Conza presenta moltissime difficoltà, perchè si dovrà aprire in terreni franosi, imbevuti d'acqua, e quindi richiederà maggior tempo di quello stabilito nella legge, e sarà necessaria una spesa assai grande per eseguirla. Le difficoltà tuttavia non sono insuperabili: è una questione di tempo forse anche più che di danaro.

Stando le cose in questi termini, siccome credo che quando una strada ferrata è ordinata da una legge si deve compiere, se non vi si oppongono difficoltà insuperabili, io ho dato l'ordine che si continuassero i lavori e che si ponesse mano agli studi definitivi della galleria di Conza.

Ora vi sono vari progetti, tra i quali si tratterà di scegliere quello che sarà più conveniente, sia dal lato del tempo, sia da quello della stabilità dell'opera.

Relativamente agli altri tronchi da Foggia a Barletta, da proseguirsi fino a Brindisi, nel mese di luglio o di agosto, se debbo credere alle promesse fattemi dalla Società, il tronco da Foggia fino a Trani sarà aperto, e forse verso il fine dell'anno lo sarà un altro tronco fino a Monopoli, ed in principio dell'anno venturo, non lo prometto, ma lo spero, sarà posto in esercizio l'intero tratto fino a Brindisi.

Per noi, o signori, la ferrovia di Brindisi è di prima importanza; ed è per questo che il Ministero ne spinge colla massima alacrità i lavori.

Però anche qui s'incontrarono gli ostacoli di cui ho parlato, perchè ogni località vuol avere il suo tronco di strada che passi nelle sue vicinanze. Ma tali difficoltà saranno superate, e nel tempo stabilito noi potremo ottenere i risultati che ho accennati.

L'onorevole deputato Cadolini parlava eziandio dello stabilimento di Napoli. La legge di concessione delle ferrovie meridionali ha obbligato la società di stabilire in Napoli un gran opificio, il quale sia capace di somministrare una metà del materiale mobile che deve servire alla strada e possa fornire poi in avvenire tutto il materiale di rinnovazione, e bastare anche a tutte le riparazioni. Ora, ho qui una lettera della società nella quale essa mi annunzia che nel bilancio del 1864 della società fu stanziata una somma di 1,500,000 lire per la

costruzione di questo stabilimento, anzi mi indica alcuni degl'ingegneri che vi devono essere applicati, e mi risulta che sgraziatamente sono questi tra i migliori ingegneri che abbiamo nel corpo del genio civile, e che ci vengono tolti per andare a prestare i loro servizi all'industria privata. Dunque anche a questo si è provveduto, e le disposizioni della legge sono rigorosamente mantenute.

L'onorevole Cadolini parlava in seguito delle garanzie.

Mi permetta di non entrare in questo argomento che potrebbe trovar sede nei capitoli speciali del bilancio, ma si persuada però che il Ministero nulla farà che non sia conforme alla legge, e siccome questa può presentare alcuni dubbi circa l'applicazione delle guarentigie, il Governo non li risolverà da sè solo, ma farà ricorso ai corpi costituiti i quali hanno appunto per ufficio d'illuminare il Governo in simili questioni.

Si è eziandio detto dell'approvazione del tronco da Voghera a Pavia. Come, si diceva, da tanto tempo che questa strada è decretata e dovrebbe già essere ultimata, voi non avete nemmeno approvato il progetto? Prima di tutto ricorderò all'onorevole Cadolini che anche a riguardo di questa strada vi fu una grave questione giudiziaria per decidere a chi spettasse questa strada, e che questa vertenza non è sciolta del tutto, come egli forse crede, ma che vi è ancora un ricorso alla Corte di appello contro la prima sentenza.

Fu dichiarato tuttavia che la società delle meridionali poteva incominciare i lavori; difatti essa presentò già il progetto di diramazione e quello del ponte, che furono amendue ultimamente approvati. Quindi dalla società sono stati ordinati i lavori da Voghera a Pavia.

E qui non è per anco stabilita la direzione che le si dovrà dare, ma le difficoltà saranno facilmente superate, e si ha ragione di sperare che la linea da Voghera a Pavia essendo approvata, la società potrà presto appaltare la costruzione del ponte.

L'onorevole Cadolini si lagnava pure che non fosse ultimata la linea da Gallarate a Sesto-Calende.

Non ho bisogno di ricordare le opposizioni che si sono mosse contro la costruzione di questa linea per parte di varie deputazioni provinciali. Si è cercato quasi di far pressione su di me affinchè fosse presentato al Parlamento un disegno di legge per revocare la costruzione del tronco da Gallarate a Sesto Calende.

Non ho ceduto, ed ho promesso la pubblicazione di un decreto, col quale se ne ordinava la costruzione. Quindi posso dire che questa linea è in via di esecuzione, e potrà essere fra non molto aperta al pubblico. Sa l'onorevole Cadolini ciò che è succeduto a questo riguardo? Eravi chi voleva sostituire alla linea da Gallarate a Sesto-Calende la linea da Gallarate a Varese; ma ho tenuto fermo, e ho detto: la linea da Gallarate a Varese, finchè non arriva che a Varese, è una linea d'interesse peculiare della località, bisogna che quelle popolazioni la facciano a proprie spese. Ora debbo

TORNATA DEL 21 MAGGIO

dire, ad onore di quelle popolazioni, che vista questa risoluzione per parte mia, si sono adoperate in modo che la linea da Gallarate a Varese si eseguisse senza che il Governo concorresse nelle spese; sono quindi lieto di poter fare onorevole testimonianza di quelle popolazioni che hanno ben compreso gli interessi della loro località. Così avremo due linee, una da Gallarate a Sesto-Calende, l'altra da Gallarate a Varese. Vede adunque l'onorevole Cadolini che non si è perduto tempo, neanche per questa parte.

Lo stesso onorevole deputato parlava ancora di nuove linee che dovrebbero essere soggetto delle cure particolari del Governo, e fra queste di quella da Palermo a Trapani, facendo istanza affinché il Governo ne ordinasse la costruzione.

Il Parlamento ha dato al Governo quattro anni per ciò fare. Ciò vuol dire che il Parlamento ha sentito che non era possibile di por mano ad un tempo a tanti lavori nella Sicilia, per la quale furono definitivamente decretate da circa 400 a 500 chilometri di strade da compiersi in brevissimo periodo di tempo. Bisogna quindi lasciar principiare le strade più importanti; quando queste saranno avviate, allora si potrà portare l'attenzione anche sopra quella da Trapani a Palermo. Aggiungerò anche che ho fatto esaminare qual fosse la linea più conveniente, e questi studi si ripeteranno fino a tanto che si possa poi procedere ai definitivi, ma intanto spero che queste località vorranno dar una mano al Governo, giacchè se le altre linee possono considerarsi come linee arteriali, quella da Palermo a Trapani non ha un tal carattere; è una linea d'interesse piuttosto locale, quantunque sotto un altro riguardo lo abbia anche generale, e quindi possa aver diritto a speciali condizioni. Riconoscerà tuttavia, spero, l'onorevole Cadolini che l'importanza di questa linea è minore assai di quella da Palermo a Messina, poichè questa attraversa la catena delle montagne della Sicilia, e va a toccare tutta la parte centrale dell'isola.

Riguardo la linea da Popoli ad Aquila e Chieti, il Ministero si è molto preoccupato dei lavori ai quali attribuisce un'importanza e politica e commerciale, e specialmente strategica; e forse potrò presentare qualche proposta a tale riguardo all'approvazione del Parlamento.

Il Ministero non ha nemmeno dimenticato la linea da Benevento a Campobasso, la quale è tanto desiderata da quelle popolazioni e giustamente, cosicchè esso ha fatto fare studi prima che ancora gli venissero mossi eccitamenti da chicchessia. Questi studi sono fatti, ed attualmente si sta meditando sopra le condizioni economiche per la costruzione.

Di guisa che il Ministero crede d'aver gli elementi per presentare a tal riguardo qualche proposta al Parlamento, ma qui dichiaro che spera però nel concorso delle popolazioni perchè queste linee hanno un interesse generale, se si vuole, ma senza dubbio sono di una utilità prevalente nei territori che debbono percorrere.

Rispetto alle linee calabro-tirrene, dirò che quella la quale costeggia il mare da Reggio a Terra d'Otranto deve congiungervi Salerno.

Veramente io non so se l'onorevole preopinante conosca bene quelle località, ma dai ragguagli che ne ho io mi pare che vi sono delle difficoltà tali che debbono non dico togliere a quei paesi ogni speranza di strade ferrate, ma limitarsi almeno a quelle le quali sono di immediata attuazione e le cui difficoltà non sono grandissime.

Dubito quindi assai che il prodotto di questa linea possa corrispondere alla spesa che si richiede, perchè non bisogna dimenticare che qui vi è il mare, che è il più gran veicolo di comunicazione che esista. Ma queste località difettano di porti, ed io credo che prima di spendere denari nella costruzione di strade ferrate lungo il mare Tirreno sia meglio pensare a nuovi scali e a migliorare quelli che attualmente vi sono. *(Benissimo!)*

Della linea da Parma alla Spezia ebbi già occasione di parlarne in altra occasione.

Ritengo che abbia essa un'importanza grandissima, specialmente dal lato strategico, e credo che coll'andar del tempo potrà anche acquistarla dal lato commerciale. È perciò anche nelle viste del Governo di comprendere questa linea fra le strade che debbono compiere la nostra rete, e perciò essa sarà pur oggetto di qualche proposta per parte del Ministero.

TORRIGIANI. Domando la parola.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Non parlo della linea della Basilicata che l'onorevole Cadolini quasi rimproverava il Ministero d'aver trascurata. Mi pare d'aver già detto che gli ingegneri stanno lavorando, e tostochè si presenteranno i progetti sarà cura del Ministero di approvarli, onde la loro esecuzione non possa essere ritardata.

L'onorevole deputato Cadolini parlava altresì di altre linee complementari, come quella da Cremona al confine mantovano, quella da Pistoia ad Empoli, quella da Treviglio a Coccaglio. Quest'ultima linea, lo ammetto, è compresa nella concessione delle strade ferrate lombarde, ma so anche essere riserbata facoltà al Ministero di determinarne la costruzione, quando lo si creda opportuno.

Ora è da notare, o signori, che tutte queste linee costano una garanzia al Governo, e perciò prima di imporci nuovi pesi è meglio di concentrare, direi, le forze pecuniarie che abbiamo a compiere le altre linee più essenziali.

Intorno alla linea da Cremona al confine mantovano, quando questa potrà unirsi a quella della Venezia avrà una grandissima importanza, che non esito a riconoscere, e che dovrà entrare nella categoria delle reti che io chiamerei arteriali. Ma finchè essa va a troncarsi al confine mantovano, serve unicamente per i bisogni di quelle località, e io credo che anche queste possano fare uno sforzo, come ne hanno dato l'esempio per la strada da Gallarate a Varese, tanto più che la costru-

zione di questa strada non costerà molto, attesa la facilità del tracciato.

Lo stesso dirò della linea da Pistoia ad Empoli. Non voglio negarne anche l'importanza, ma io vorrei che la Toscana, la quale attualmente è provvista di una rete di strade forse più fitta di quella che esista in qualunque altra parte dello Stato, che anche la Toscana, dico, provvedesse alle sue strade ferrate che servono di compimento, salvo al Governo di venire in aiuto quando le forze locali non sieno sufficienti.

Egual cosa potrei dire della linea che deve congiungere l'Adriatico colla Toscana. Non disconosco veramente l'importanza di questa linea per gli interessi sia della Toscana, sia della Romagna; ma a questo riguardo dirò che vi sono cinque o sei progetti e tutti tra loro in opposizione.

L'anno scorso aveva nominato un ingegnere per andare ad esaminare la località, e riconoscere quale fra tutte queste linee fosse da prescegliersi: ma fui pregato di differirne l'invio, finchè fossero finiti gli studi della località, ed io in fatti sospesi ad inviarlo, e solo lo farò quando tutti questi progetti sieno giunti al Ministero.

Verrà poscia la questione economica, ed allora il Governo dovrà vedere se debba dare qualche sussidio per questa linea, quantunque io creda che, essendo essa d'interesse principalmente locale, debba essere fatta a spese delle popolazioni che ne traggono più immediato vantaggio.

A questo riguardo non posso che addurre l'esempio di altre provincie; ho citato l'esempio della Lombardia, addurrò anche quello che dà il Piemonte in questo momento; poichè ho questa mattina firmato una concessione di strada ferrata che non domanda un soldo al Governo, anzi gli fa dei vantaggi pel trasporto delle truppe: mi pare che questo sarebbe un esempio da seguirsi anche dalle altre provincie.

Voci. Quale?

MENABREA, ministro pei lavori pubblici. La strada da Torino a Ciriè. (*Bene!*)

Vi è poi anche un'altra strada la quale passa per Asti, Casale e Mortara, per la quale si domanda qualche cosa al Governo, ma un sussidio che è molto ragionevole. (*Bene!*) Ed anche questo progetto avrà l'onore di sottoporre all'approvazione del Parlamento, poichè credo che la proposta sia fatta nei limiti di quello che può fare il Governo. È una strada d'interesse locale principalmente, e le popolazioni hanno capito che ad esse specialmente toccava di farne le spese occorrenti.

L'onorevole Cadolini rimproverava poi al Ministero di non avere un sistema per le strade ferrate. Credo egli sia in errore. Il Governo lo ha, e questo è di costruire a proprie spese, oppure con le guarentigie a proprio carico, tutte le strade ferrate che si possono dire arteriali, e che servono a congiungere i principali centri delle popolazioni d'Italia, ed a congiungere i confini estremi del paese. Il Governo deve inoltre fare

alcune traversate degli Appennini, perchè queste sono indispensabili e sono per le spese che esigono superiori alle forze economiche dei paesi che attraversano.

Ma, una volta queste linee arteriali siano fatte, spetta alle popolazioni di venire in aiuto al Governo per potersi a quelle congiungere sia con istrade a cavalli, sia con istrade ferrate della forma più economica, perchè non credo che sia sempre necessario spiegare quelle opere grandiose e di lusso che abbiamo visto nelle grandi strade ferrate d'Italia. (*Bene!*) Il vero problema sta nel fare strade ferrate economiche. Ed io penso che ciò sia possibile costruendole prima a cavalli e trasformandole poi in istrade a vapore. Ed è a questo sistema che io credo bisognerà venire.

Quando, per esempio, abbiamo lungo l'Adriatico una gran linea che percorre circa 1200 chilometri, e alla quale convergono tante vallate secondarie, perchè in queste stesse vallate non si potranno fare delle strade ferrate a cavalli che si potrebbero costruire senza troppe difficoltà?

Vede dunque l'onorevole Cadolini che il Ministero ha un sistema, un concetto, e questo, ripeto, è di fare quelle sole linee che si possano dire arteriali, lasciando le altre, almeno tale è il mio intimo convincimento, a carico delle popolazioni, salvo poi al Governo di venire in aiuto per vincere quelle grandi difficoltà che si presentino ed a cui non possano esse sopperire coi mezzi di cui potessero disporre. (*Segni di assenso*)

Se a tutte le domande, se a tutti i desiderii il Governo dovesse dare ascolto, esso verrebbe ad ingolfare lo Stato in ispesi superiori alle finanze nazionali.

D'altronde, signori, è facile rimproverare perchè non si facciano strade ferrate a spese del Governo. Io, come ministro dei lavori pubblici, non domanderei di meglio che di poter spendere in queste cose, ma ho accanto a me un ministro che ha la qualità che il signor Thiers ultimamente in uno splendido suo discorso rimproverava avesse mancato al ministro Magne, cioè la ferocia. (*Si ride*) Il nostro ministro delle finanze è feroce, e tutte le volte che si tratta di spendere un centesimo io vedo quell'uomo irritarsi contro il collega dei lavori pubblici, e non è se non con molta fatica e combattimenti che io pervengo ad ottenere qualche cosa onde spingere i lavori pubblici. (*ilarità*)

Il deputato Carnazza si lamentava dello stato delle strade in Sicilia, e faceva un quadro veramente deplorabile di quelle del circondario di Catania, e specialmente deplorava l'abbandono in cui giace il tronco da Catania verso Paternò fino alla località detta di Misterbianco, e diceva: come! il Governo che si è appropriato il pedaggio su quella strada provinciale con incarico di mantenerla, percepisce bensì il pedaggio ed abbandona completamente la strada?

Prima dirò che se il Governo percepisce il pedaggio, il fa per virtù d'una legge. E credo che questo sia più oneroso per lo Stato che non sarebbe vantaggioso alla provincia l'aver il beneficio del pedaggio coll'obbligo di mantenere la strada. Ma relativamente al tronco che

TORNATA DEL 21 MAGGIO

accennava l'onorevole Carnazza osserverò che quando esso fu consegnato al Governo si supponeva che fosse in buona condizione, come quando si dà qualche cosa a mantenere, si suppone che sia in istato mantenibile.

Ora ciò non era: il tronco di strada era in tal deperimento che si poteva considerare quasi più non esistesse.

Il Governo non s'è creduto in obbligo di spendere per ricostruirlo e neppure per ripararlo. Vi fu una lunga corrispondenza tra la deputazione provinciale e il Ministero, affinché la provincia si assumesse l'obbligo della ricostruzione di questa strada, salvo poi a lasciarne il carico della manutenzione al Governo. Ma gli sforzi fatti dal Ministero furono vani; la deputazione provinciale si rifiutò sempre di fare alcuna cosa a tale riguardo, per modo che il Governo vedendo come era inutile perdurare in una questione di simile natura, ha creduto opportuno di prevalersi dei fondi eventuali per formare la somma occorrente a ristabilire il detto tronco di strada. Gli ordini sono stati dati nel mese di aprile e credo che a quest'ora la strada sia stabilita. Ma ritenga l'onorevole Carnazza che se vi fu ritardo si fu per le pretese della provincia, la quale aveva interpretato troppo largamente il carico del mantenimento passato per legge al Governo.

L'onorevole deputato Marsico faceva anche istanza sopra le strade ferrate della Calabria. Credo di aver risposto sufficientemente su tal punto e dimostrato che si lavora alacremente, cosicchè spero che fra non molto possa essere aperto il tronco da Reggio a Lazzaro e che d'altra parte lo sarà anche il tratto verso Termini. Ma l'onorevole Marsico parlava specialmente della strada rotabile di Sila, quella che va da Cosenza verso Cotrone, e si lamentava perchè essa non fosse ancora stata classificata fra le strade nazionali.

Farò notare all'onorevole Marsico che questa strada fu decretata dal precedente Governo e che la spesa sarebbe stata solo per metà sopportata dal Governo. Ora il Governo ha già soddisfatto al suo carico; anzi nel 1863 fu approvata una legge colla quale si stanziava la somma di lire 106,000, di cui lire 6000 destinate a pagare un fondo arretrato, e lire 100,000 d'anticipazione per la costruzione della strada. Il Ministero crede che la liquidazione è già stata fatta esattamente; tuttavia in seguito ad altre informazioni pare che richiederà ancora una somma maggiore di 6000 lire, e forse anche quella di 50 o 60 mila; per cui non rimarrà in anticipazione che la somma di 40,000 lire. Ma siccome la questione non è ancora appurata, così aspetto per vedere quali determinazioni dovrò prendere in proposito.

Ritenga l'onorevole Marsico che il Governo non ha mai trascurato di portare a quella strada quei sussidi che erano stati già stabiliti antecedentemente.

Circa poi alla classificazione delle strade, pervengono tutti i giorni domande al Ministero, perchè le metta fra le nazionali. Ma il Ministero non fa le leggi,

esso obbedisce ad esse, e per dichiarare nazionale una strada ci vuole una legge. Ora, siccome non è ancora ben definito, nella legge esistente, il carattere delle strade nazionali, ho avuto l'onore di presentare, pochi giorni sono, alla Camera una legge speciale, la quale modifica quella del 1859, e nella quale sono stabiliti i caratteri delle strade nazionali, delle provinciali e comunali.

Fino a che dunque sia questa od altra legge approvata dal Parlamento, e siano stabiliti i caratteri delle varie strade, non si potrà procedere ad una classificazione definitiva delle strade nazionali per tutto lo Stato in modo uniforme.

L'onorevole deputato Devincenzi portava particolarmente l'attenzione della Camera sopra uno degli argomenti più importanti che spettano al Ministero che ho l'onore di reggere in questo momento, quello cioè delle strade ordinarie.

Egli ben osservava non bastare che le strade ferrate fossero fatte, ma che era necessario fossero compiute le strade ordinarie, le quali dovevano servire al movimento interno del paese, e di più ad alimentare le strade ferrate.

In questo io sono completamente del suo parere, ed io sono il primo a lamentare che una gran parte d'Italia sia tuttora priva di questi mezzi di comunicazione che pure abbondano in talune provincie del regno. Ma certamente, se è impresa grandissima quella di provvedere sufficientemente queste provincie delle strade rotabili di cui abbisognano, deve notare l'onorevole Devincenzi, come a fronte della Francia, la quale, se non erro, possiede circa 600,000 chilometri di strade ordinarie, ne mancano ancora all'Italia circa 100,000. Ora, 100,000 chilometri di strade non sono l'opera di un giorno. Oltre ai molti anni che richiede la loro costruzione, bisogna che la ricchezza territoriale sia abbastanza sviluppata, bisogna che gl'interessi delle popolazioni si portino su questo importantissimo oggetto dei mezzi di comunicazione.

Il Governo provvede o direttamente o indirettamente le strade ferrate, provvede le strade nazionali: alle altre strade non deve concorrere se non col mezzo di sussidi. A questi il Governo ha già pensato, specialmente per le provincie meridionali.

Ricorderà la Camera che nella Sessione precedente il Ministero presentava un progetto di legge col quale si domandava un credito di 20 milioni da accordarsi in sussidio alle varie provincie napoletane e siciliane, onde aiutarle nella costruzione delle strade più necessarie.

Questa legge non venne allora approvata, e non fu nella Sessione attuale riprodotta, perchè dopo quel tempo vennero fatte al Governo delle proposte importanti, aventi per oggetto di fare non più soli 6000 chilometri di strade, ma un numero molto più considerevole, mediante un prestito guarentito dal Governo, col quale le provincie ed i comuni potrebbero in breve tempo, cioè nel giro di dieci anni, compiere da 20 a 25 mila chilometri di strade.

Questo progetto è ora in istudio presso i vari Ministeri da cui dipende, e se possiamo intenderci sulle sue basi, quando si riconosca vantaggioso agl'interessi delle provincie e dei comuni...

MARSCO. Domando la parola.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici... sarà tosto presentato all'approvazione del Parlamento. Se finora non si prese alcuna disposizione in proposito, deve attribuirsi la causa alla gravità ed importanza affatto speciale delle questioni che il progetto presenta sia dal lato tecnico, sia dal lato finanziario.

Io non posso a meno di convenire coll'onorevole Devincenzi intorno alla necessità d'introdurre nella costruzione delle strade ordinarie una economia che disgraziatamente in molte provincie si è finora dimenticata; e questa economia è assolutamente necessaria onde non sembri che da noi s'intraprendano lavori di strade non per aprire nuovi mezzi di comunicazione, ma per fare dei monumenti, i quali se fanno prova della abilità degl'ingegneri, certamente non fanno testimonianza che si avessero dagli amministratori della cosa pubblica quelle viste economiche le quali devono sempre aversi per guida in simili opere.

Ora, quando assunsi il Ministero dei lavori pubblici, fu mia prima cura di ordinare agl'ingegneri la massima economia in tutti i lavori di strade; anzi io dovetti stabilire delle norme e dei modelli, i quali serviranno d'ora in avanti di regola per l'esecuzione dei progetti.

Questi moduli sono fatti sulla base della massima economia, e fui vivamente rimproverato da molti ingegneri, i quali mi hanno accusato di avere trascurato ogni riguardo artistico; ma qui non si tratta d'arte, ma bensì di provvedere ai bisogni più urgenti delle popolazioni, e prima di avere opere di lusso e pompose, si tratta di avere delle strade da poter camminare.

A questo proposito bene faceva l'onorevole Devincenzi di citare l'esempio delle Romagne, in cui a proprio carico e senza sussidio del Governo si sono aperte reti di magnifiche strade. È vero che vi si trovano tali pendenze orribili, che i cavalli stentano a superare, ma per lo meno le strade vi sono, e col tempo si potranno rendere più acclivi. Per me dunque credo che lasciata la questione delle pendenze, che è importante, si possa intanto diminuire di molto la larghezza delle strade, e ridurre la forma delle opere d'arte allo stretto bisogno dello scopo cui sono destinate.

Riguardo poi al limite della spesa, a cui l'onorevole Devincenzi ha accennato, io non posso verificare le cifre da lui esposte; però non vorrei accettare in modo assoluto le economie proposte e le considerazioni ch'egli ha presentate, perchè io credo che bisogna tener conto di molti elementi, veramente trascurati, della occupazione dei terreni, per esempio, elemento gravissimo nel valutare il costo delle strade comunali, e mi pare che abbia anche parlato della spesa delle *corvées*.

(Il deputato Devincenzi fa cenni affermativi.)

Dunque, se si volesse tener conto di tutti questi elementi, si vedrebbe che le strade costerebbero forse di più di quello che risulti da' suoi calcoli.

In Italia, io credo, le strade non si possono fare con quella ristrettezza di spese a cui egli accennava. Per esempio la strada del Gargano l'abbiamo fatta eseguire dal genio militare, ed io sperava sul principio che con dieci o dodici mila lire al chilometro si sarebbe potuta fare; ebbene, contro le mie previsioni, essa venne a costare dalle diciasette alle diciotto mila lire.

Bisogna però dire che si è dovuto attraversare alcuni siti montuosi, il che ha cagionato aumento di spesa. Considerate anche le difficoltà che l'Italia presenta in molte provincie per causa delle frequenti colline e delle molte montagne, nondimeno convengo che non occorra una grande spesa per la massima parte delle strade di pianura, perchè, dove la pianura è aperta, basta, come tutti sanno, per aprire una via mettere sul tracciato una buona inghiaia, per avere una strada discreta. Ma ad ogni modo, prese nel suo complesso, io ritengo che le osservazioni dell'onorevole deputato Devincenzi sono importanti e che sono da tenersi in molta considerazione dal Ministero, quando sia per recare in atto alcuno de' suoi giustissimi desideri di fare strade, anche economiche, purchè servibili.

Mi resterebbe ora di rispondere all'onorevole deputato Castagnola relativamente alla occupazione della spiaggia a Recco ed a Chiavari per la costruzione di cantieri.

Io ignorava le molte difficoltà che si sono presentate alle persone che avevano intenzione di stabilire dei cantieri di costruzione in quei due comuni; ma mi occorre di ricordare all'onorevole Castagnola, che mi spiace di non vedere al suo posto, lo stato della legislazione vigente a questo riguardo, e se si tien conto di questo, vedrà la Camera che il Governo procede con tutta quella maggiore larghezza che è concessa dalle leggi attuali.

La Camera deve ricordare che vi è un articolo nella legge del 1859, il quale stabilisce che la spiaggia di mare è proprietà dello Stato sino alla distanza di 60 metri. Di più è di regola che tutte le volte che si deve stabilire un cantiere sopra la spiaggia, per questo cantiere prima di tutto bisogna rivolgersi al Ministero della marina, il quale incarica l'ingegnere locale delle spiagge di esaminare se la ubicazione si presta, e se il cantiere non può essere d'impedimento alle altre arti marittime che possono esercitarsi in quella località. Quindi, interpellato un ingegnere della località, spetta al ministro della marina di dare l'autorizzazione per la costruzione del cantiere, e questa autorizzazione non si dà nel senso che diceva l'onorevole Castagnola per appropriarsi questo cantiere in costruzione, perchè, siccome il ministro della marina è obbligato dalla legge a tutelare le arti marittime esercitate in quelle località, così esso esercita in questo scopo una vigilanza sopra la polizia del cantiere, e nulla più, la propriet

TORNATA DEL 21 MAGGIO

del cantiere appartenendo sempre naturalmente agli individui che lo costruiscono, salva la proprietà del Governo sulla spiaggia.

D'altronde in questa sorta di concessioni interviene anche il ministro delle finanze quale rappresentante la proprietà dello Stato; cosicchè al ministro dei lavori pubblici non resta che pochissima ingerenza, e questa la esercita in modo puramente consultivo a mezzo degli ufficiali del genio civile.

Infine verrò a rispondere all'onorevole deputato Carnazza.

L'onorevole deputato lamentava che sia stato abbandonato il porto di Catania, e rimproverava al Ministero di essersi preoccupato specialmente dei porti di Gurgenti e di Licata, anzichè di quello di Catania.

Io noterò all'onorevole deputato Carnazza che il Ministero non ha trascurato il porto di Catania; il mio predecessore se ne era già occupato, anzi credo che durante il suo Ministero fu compilato un progetto di legge.

Ma l'onorevole Carnazza sa che cosa è succeduto? Egli accennava come la città di Catania avesse speso più di tre milioni per questo suo porto. Questo è vero. Ma disgraziatamente, bisogna dire la verità, questo danaro fu malamente speso, a tal punto che attualmente resta molto difficile di crearvi un buon scalo. Prima si era fatto un progetto, che io credo quello ordinato dall'onorevole Depretis; ma questo progetto non ha soddisfatto; io ne ho commesso un nuovo per un molo, progetto che ho già visto, ma che è ancora esso da riformare.

La grande difficoltà consiste nel fare un buon porto con una spesa discreta: e questo porto è stato pregiudicato appunto dalle opere che furono eseguite con quella somma di tre milioni.

Vede dunque l'onorevole Carnazza che se il porto di Catania non corrisponde al suo scopo, la colpa non è del Governo attuale.

D'altronde questo porto non è di prima categoria, cioè non è fra quelli che sono a carico dello Stato per intero.

Nella legge che ho accennata un momento fa è anche proposta una nuova classificazione dei porti, ed allora le opere da farsi nel porto di Catania spetteranno all'iniziativa del comune e della provincia, salvo poi al Governo a concorrere per quella somma che sarà stabilita.

L'onorevole Carnazza si lamentava che i lavori nella Sicilia non procedano con quell'alacrità che è desiderabile. Ma, signori, di chi è la colpa? Molte leggi, per assegno di fondi per i lavori nella Sicilia, furono votate.

Prego l'onorevole Carnazza di esaminare i quadri statistici, che ho fatti distribuire alla Camera, e vedrà che le provincie, per le quali il Parlamento stanziava fondi maggiori, sono appunto le provincie meridionali, giacchè sono quelle in cui erano più necessari i lavori. Ma che cosa succede? Succede che, malgrado tutta la

buona volontà del Governo, i lavori non si possono eseguire, perchè gl'imprenditori non si presentano. Ed avviene talvolta che, quando un appalto è andato deserto per due volte, si rialzano i prezzi ed allora si trovano impresari i quali assumono l'opera, ma poi subappaltano questi medesimi lavori con un ribasso del 20 o 25 per cento.

Fra le opere, che più sono desiderate in Sicilia, ve ne sono varie i cui appalti sono andati deserti. Per esempio, i due appalti per la strada da Termini a Taormina per lire 213,000 sono andati deserti; gli appalti per la strada da Santa Caterina a Siracusa in lire 426,000 sono andati deserti; gli appalti per la strada fra Capo d'Arso e Ramata per lire 407,000 sono andati anch'essi deserti.

Adesso il Ministero sta in trattative con un impresario, il quale, spero, vorrà assumersi la costruzione di queste strade e soddisfare così non solo al desiderio di quelle provincie, ma al vivissimo desiderio del Ministero, il quale dal momento che ha dei fondi disponibili non domanda di meglio che spenderli; ma, ripeto, vi sono molte difficoltà che incagliano tutto il suo buon volere. E ciò è tanto vero che io ho delegato in quelle provincie un distinto ispettore, al quale ho dato tutte le facoltà immaginabili, affinchè sciogliesse tutte le difficoltà che si possono incontrare negli appalti e nei progetti, e accelerasse per quanto è possibile l'esecuzione dei lavori.

Lo ripeto, il Governo non desidera di meglio che spendere i fondi che sono votati specialmente per le provincie meridionali, e se le cose non vanno assolutamente secondo il suo desiderio, non è colpa sua, ma delle difficoltà locali, difficoltà delle quali non voglio fare appunto alle popolazioni, ma bensì alle condizioni in cui furono lasciate per tanti secoli dai Governi dispotici, per cui non vi è ancora ivi abbastanza sviluppato lo spirito di speculazione.

D'altronde io credo non sia un buon mezzo di giovare agli interessi di quelle popolazioni, venendo qui ad accusare il Governo di non essere operoso, mentre invece vi sono i fatti che contraddicono queste asserzioni, e mentre il Ministero fa tutto il possibile per secondare i desideri di quelle provincie.

Io credo invece che il Governo dovrebbe trovare nei deputati un valido aiuto; i deputati dovrebbero illuminare le popolazioni e far sentire alle medesime che il Governo fa quello che può, e non venire sempre qui ad accusarlo per avere forse un momento d'aura popolare, locchè disanima quelle popolazioni e le avversa al Governo medesimo. (*Bravo! Benissimo!*)

Dirò di più ai signori deputati delle provincie meridionali (e qui bisogna parlare francamente) che essi talvolta sono anche vittime di insidie del partito retrivo.

Imperocchè voi sapete, o signori, che il partito stato rovesciato dalla gloriosa rivoluzione italiana prometteva molto e attendeva poco; ora questo partito vede con dispetto che il nuovo Governo italiano, se pro-

mette, vuole attendere; conseguentemente esso pone ostacoli a tutto ciò che si vuol fare, e di questo ne ho le prove.

Non si principia un'opera senzachè immediatamente insorgano delle opposizioni contro di essa; si modifica l'opera, e immediatamente insorgono altre opposizioni. Con ciò questo medesimo partito vuol dimostrare alle popolazioni che il Governo attuale non è migliore del precedente, e che se il Governo precedente prometteva molto e attendeva poco, anche l'attuale promette più e mantiene meno ancora.

Questo è il motivo per cui s'incaglia con tutti i mezzi possibili l'esecuzione dei lavori pubblici che con tanta larghezza il Parlamento ha votato per quelle provincie. Quindi io ho creduto mio dovere di mettere in avvertenza gli onorevoli deputati che siedono in questo recinto, perchè tutti sono animati da sentimenti liberali, tutti vogliono egualmente il bene del paese. Qualunque sia il Ministero che sieda su questi banchi, specialmente quando si tratta di lavori pubblici, egli deve trovare nei deputati aiuto ed appoggio, non sensi di rimprovero, perchè a qualunque parte della Camera egli appartenga, il suo più gran desiderio sarà sempre di fare il possibile per isviluppare i lavori pubblici in qualunque parte d'Italia, e specialmente in quelle parti che ne sono maggiormente sprovviste. (*Vivi segni di approvazione*)

RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PEL TRATTATO DI NAVIGAZIONE E COMMERCIO TRA L'ITALIA ED I PAESI BASSI.

PRESIDENTE. Il deputato Rasponi ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

RASPONI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge con cui si approva il trattato di commercio e di navigazione tra il regno d'Italia ed i Paesi Bassi.

SICCOLI. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

DELIBERAZIONE SULL'ORDINE DEL GIORNO.

PRESIDENTE. Ricorda la Camera come nella tornata del 19 si fosse, sulla proposta Cantelli, stabilito che si sarebbero tenute sedute serali per dar passo ad interpellanze ed a proposte di leggi di minore importanza. Ora si troverebbero in pronto varie di queste proposte di legge le quali richieggono una pronta deliberazione, e tra le medesime quella di cui si è testè presentata la relazione, quella cioè che riguarda il trattato di commercio tra l'Italia ed i Paesi Bassi. Essa è urgentissima, poichè è prossimo il termine stabilito allo scambio delle ratifiche. Debbo io qui ricordare inoltre l'in-

terpellanza Cardente già fissata per lunedì prossimo. Pregherei quindi la Camera di acconsentire a che nella sera di lunedì prossimo alle ore 8 vi sia una tornata straordinaria per la discussione delle leggi e dell'interpellanza summentovata, ossia come nel seguente ordine del giorno:

1° Interpellanza del deputato Cardente intorno al contratto Long relativo all'estrazione delle arene del mare;

2° Trattato di commercio e di navigazione tra l'Italia ed i Paesi Bassi;

3° Disposizioni intorno al sequestro sulle pensioni e sugli stipendi degli ufficiali dell'esercito, e degli impiegati militari;

4° Maggiori spese per la ferrovia ligure;

5° Attuazione del nuovo catasto nei comuni di Lucca e Viareggio;

6° Acquisto di materiali per gli spedali, e di effetti di casermaggio pei corpi di fanteria regia marina;

7° Cessione al municipio di Palermo dell'area occupata dall'ex-noviziato gesuitico;

8° Erogazione del legato *Capecce* a favore del ginnasio-convitto *Capecce* esistente nel comune di Maglie;

9° Costruzione di nuove caserme nelle piazze forti di Bologna e Ancona;

10. Pensioni vitalizie al generale D'Apice e agli ufficiali veneti Osenga, Regalazzo, Troier e Merlo.

SINEO. Domando la parola.

RASPONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. La Camera naturalmente vede che, sebbene io abbia messo all'ordine del giorno tutte queste leggi, essa però le discuterà e voterà secondo che il tempo lo permetterà nella proposta seduta.

L'onorevole Siccoli aveva dimandata la parola; era su questo argomento che l'aveva domandata?

SICCOLI. No, egli era per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. La parola allora spetta all'onorevole Sineo.

SINEO. Io proporrei che si desse la preferenza alle leggi di cui fu distribuita la relazione, quale sarebbe quella del contenzioso amministrativo.

PRESIDENTE. Perdoni, si è stabilito ieri l'altro che la legge sul contenzioso amministrativo, la legge provinciale e comunale, insomma le leggi organiche sarebbero discusse nelle sedute ordinarie, e che le altre leggi di minor importanza si sarebbero discusse nelle sedute serali.

La parola è all'onorevole Rasponi.

RASPONI. Siccome l'onorevole presidente aveva annunciato, si dovrebbe discutere soltanto lunedì a sera la legge sul trattato coll'Olanda; io credo che non si raggiungerebbe lo scopo della voluta sollecitudine qualora si volesse discutere e votare tal legge nella seduta serale di lunedì.

Lo scambio delle ratifiche deve aver luogo fra tre giorni; il tempo è dunque ristretto, e parmi che si potrebbe portare la discussione del progetto di legge in discorso nella seduta della mattina, di modo che non

TORNATA DEL 21 MAGGIO

dando luogo, com'è presumibile, a discussione alcuna, rimarrebbe tempo a che fosse nello stesso giorno presentato al Senato, e ciò anche conformemente al desiderio dell'onorevole ministro per gli affari esteri, il quale mi aveva fatta premura speciale perchè fosse prontamente allestita la relazione.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Sanguinetti.

SANGUINETTI. Rinunzio alla parola, perchè mi dicono che il progetto su cui intendeva parlare è incluso nell'ordine del giorno della seduta di lunedì a sera.

PRESIDENTE. Allora io do la parola all'onorevole Colombani.

COLOMBANI. Io volevo oppormi alla proposta dell'onorevole Rasponi.

Prima di tutto io non vedo motivo per cui sia più conveniente votare questa legge al mattino che alla sera di lunedì. Credo poi in secondo luogo che la Camera debba tener fermo il suo ordine del giorno. Se cominciamo, senza grave ragione, a vulnerarlo per uno schema di legge, vorremo poi modificarlo anche per altre.

RASPONI. Io non insisto sulla mia proposta.

PESCETTO. Domando la parola sull'ordine delle nostre discussioni.

PRESIDENTE. Sull'ordine della discussione ha facoltà di parlare.

PESCETTO. L'onorevole presidente avrebbe iscritto, se ben rammento, al numero 9 la legge relativa alla costruzione di caserme.

Io mi permetto di osservare che la stagione opportuna alle costruzioni sarebbe la presente, e che se mandiamo questa legge dopo le altre otto perderemo ancora molto tempo.

Questa legge dopo essere approvata dalla Camera dovrà pur anche essere votata dal Senato, e dopo ciò la legge generale di contabilità esige ancora circa due mesi di tempo per gli appalti. Ne avverrà quindi che i lavori non si potranno intraprendere se non al principio dell'inverno, allora appunto che non si possono più continuare.

Mi permetterei quindi di far istanza perchè questa legge sia posta all'ordine del giorno immediatamente dopo quella che riguarda il trattato coi Paesi Bassi.

PRESIDENTE. Ho indicato il motivo d'ordine pubblico urgentissimo, pel quale fu posto prima all'ordine del giorno il trattato. Del resto, la Camera delibererà lunedì nella seduta stessa circa la precedenza delle leggi proposte.

PROPOSTA DEL DEPUTATO MORDINI PER UN'INCHIESTA PARLAMENTARE SOPRA ALCUNI FATTI RIGUARDANTI LA SOCIETÀ DELLE FERROVIE MEDITERRANEE.

PRESIDENTE. Il deputato Mordini ha la parola.

MORDINI. Io ricordo che in altra occasione...

Non vedo il ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Si manderà a chiamare negli anditi.

(Entra nella sala il ministro per i lavori pubblici.)

MORDINI. Signori, io rammento che dovendo in altra circostanza parlare dei benefici risultati politici i quali potevano risultare per le provincie del mezzogiorno da un ben inteso sviluppo dei lavori pubblici, ebbi l'onore di dire che al Ministero delle pubbliche costruzioni si poteva appropriare il nome di Ministero anche di pubblica sicurezza. Oggi mi confermo sempre più in quest'opinione, se non che riflettendo agli effetti sociali del Ministero dei lavori pubblici, che spero sarà istituzione temporanea, ma che spero altresì, sintantochè sarà temporanea, veder retta dall'illustre Menabrea, io credo per di più che se gli addica anche il nome di Ministero di civiltà.

Dovunque sia un faro, un porto, un canale, una strada rotabile, una strada ferrata, là è pure un principio fecondo di prosperità materiale, come di progresso civile e morale, perocchè queste forze stiano fra loro in termini di vicendevole incessante propulsione.

Dovunque i fari, i porti, i canali, le strade rotabili, le strade ferrate si moltiplicano, s'incontrano, s'intrecciano, si può sicuramente dire che la civiltà corre veloce, versando sui popoli i beni della ricchezza, della forza, dell'indipendenza, della libertà e della unità stessa, sì, dell'unità. Io mi ricordo che nella mia gioventù dai dottori dell'epoca fu lungamente fatto ostacolo all'unità d'Italia, perchè dicevano che si opponeva la fisica configurazione stretta e allungata della penisola. Signori, se quest'ostacolo c'era, è stato già e sempre più sarà vinto dalle strade ferrate.

Ecco spiegata la mania che agita l'Italia per le pubbliche costruzioni, e giustificato anche l'ardore parlamentare col quale abbiamo votato sempre tante leggi di pubbliche costruzioni.

E non ce ne dobbiamo lamentare, purchè queste spese sieno fatte bene, no, non ce ne dobbiamo lamentare, dappoichè io credo che esercito e lavori pubblici sieno le due sole prodigalità che si possa permettere una giovane nazione intenta a fissare i propri destini.

Però sta nella natura delle cose che, accanto al bene si manifesti sempre il male, ancorchè il male sia condannato per una legge suprema, se non a sparire, almeno a gradatamente diminuire.

Ora questa mania di pubbliche costruzioni, questa necessità di gigantesche intraprese ha suscitata una febbre di guadagni smodati, e fortificato sempre più il culto della speculazione.

L'Italia, come altri paesi, è stata invasa essa pure da questa peste. Urge il provvedere. *(Segni di attenzione)* Se non giungiamo a compiere e presto l'arginatura, avremo lo straripamento della corruzione.

E notate, o signori, che, se la corruzione cresce e si dilata per dieci, l'immaginazione popolare, la quale da prima sta incredula e sorpresa, e poi si mostra anche troppo credula ed atterrita, la esagera fino a cinquanta. I nomi più illibati sono fatti segno al sospetto. Non resta riputazione intatta.

Non mancano esempi per giustificare i miei detti, ma, restringendomi, non è egli notorio, o signori, come a riguardo delle strade ferrate meridionali da qualche tempo v. ci sinistre, insistenti e ripetute si sieno divulgate per la stampa? (*B ne!*) È cosa di cui noi dobbiamo occuparci. La Camera non deve un sol momento tollerare che voci le quali colpiscono persino taluno dei nostri colleghi circolino senza fondamento; la Camera non deve tollerare per un sol momento che duri il dubbio e l'oscurità; la Camera deve procedere risolutamente con un atto solenne di moralità, la Camera deve volere che la luce si faccia, e che si faccia al più presto. (*Segni generali di approvazione*)

Signori, egli è per tali motivi brevemente detti, ma che verranno da tutti compresi, perchè queste cose sono da tutti più presto sentite che dette e dimostrate, egli è per tali motivi che alcuni amici miei, ed io, abbiamo l'onore di proporvi la seguente deliberazione:

« La Camera:

« Considerando che la pubblica opinione è gravemente preoccupata da fatti relativi alla Società delle ferrovie meridionali, i quali fatti si vorrebbero imputabili a qualche individuo rivestito della qualità di deputato;

« Delibera che si proceda ad un'inchiesta parlamentare, la quale metta in luce se e fino a qual punto sia stata rispettata in quelli la dignità della rappresentanza nazionale, e proponga i mezzi atti, ove sia d'uopo, a dare soddisfazione alle esigenze della pubblica moralità. » (*Bravo!*)

Signori, ora decida la coscienza della Camera, il suo senno politico, e la sollecitudine che ella deve avere per riaffermare la sua autorità morale oggi, e conquistarsi l'imperitura riconoscenza del paese per l'avvenire. (*Bene! — Applausi a sinistra*)

PRESIDENTE. La proposta dell'onorevole Mordini, come la Camera ben sente, è di tale gravità ed importanza, che io credo che si debba deliberare sopra di essa immediatamente.

Voci. No! no! Sì! sì! È naturale.

Altre voci. La rilegga.

(*Il presidente ne ripete la lettura.*)

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

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su quest'incidente.

L'onorevole Colombani ha la parola.

COLOMBANI. La proposta è certamente molto grave e nello stesso tempo affatto conforme ai sentimenti che animano e, secondo me, debbono animare tutti i deputati. Ma appunto in questa gravità stessa io trovo un motivo perchè, se non la discussione, la votazione almeno su questa proposta sia rimandata ad altro giorno. (*No! no!*) È quanto propongo.

In altre parole, il motivo della mia proposta sta nel desiderio mio che un maggior numero di deputati sia presente (*Rumori*), sta nel desiderio mio che ciascun

deputato abbia tempo di freddamente interrogare la propria coscienza (*Rumori d'impazienza — Parecchi deputati domandano la parola*), ed infine sta nel desiderio mio che le persone assenti, e che per avventura potessero essere implicitamente accusate dal proposto ordine del giorno, abbiano il mezzo di portare qui la propria difesa.

PRESIDENTE. La parola è accordata all'onorevole Di Pettinengo.

MORDINI. Permetta, chiedo la parola per una spiegazione che mi preme di dare immediatamente, perchè, dalle parole dette dall'onorevole Colombani, parrebbe risultare che nella deliberazione proposta si accusi taluno de' nostri colleghi.

Non c'è accusa, ma cosa divenuta di pubblica ragione e portata nel seno della Camera. Gli amici miei ed io non possiamo fare, non facciamo alcun giudizio sulla condotta di alcun collega nostro. Domandiamo all'inchiesta la luce.

Del resto gli amici miei ed io non abbiamo nessuna opposizione da fare, perchè la Camera, in un momento piuttosto che in un altro, si occupi di questo gravissimo argomento.

Noi abbiamo reputato fosse obbligo nostro il presentare quella deliberazione alla Camera; ella disponga come meglio crede; la voce degli amici miei e mia ora completamente tace.

DI PETTINENGO. È tanto grave la questione sollevata; gli scritti che corsero in questi giorni sono così concepiti che non possono a meno d'aver prodotto una impressione profonda sull'animo di coloro che li lesero.

Io credo che noi siamo tutti qui solidari gli uni degli altri, e siamo responsabili così verso i nostri elettori, come verso il paese.

I fatti che vennero accennati devono essere sceletrati. O siano dichiarate calunniose le persone che seppero inventarli, ovvero la luce si faccia. (*Bene!*)

Noi rappresentiamo il paese; ora un paese il quale non curasse la moralità pubblica, tanto varrebbe che dichiarasse di voler cessare di esistere. (*Viva approvazione*)

Ora, o signori, è impossibile qualsiasi amministrazione se essa non è morale.

Abbiamo la storia di piccoli paesi i quali poterono operare grandi cose in quanto che la loro amministrazione era economica e morale.

Io non conosco i fatti dettagliati dell'amministrazione degli altri paesi, ma io so che in questo paese, nel quale l'amministrazione si era mantenuta, nel secolo scorso, economica e morale, dopo aver sostenuta l'occupazione straniera, sostenne due volte la guerra, eresse fortezze e mantenne floride le condizioni del paese, perchè l'amministrazione stata introdotta dal conte Bogino poggiava su basi economiche e morali.

Ora, io credo che, quando vengono messi avanti fatti della natura di quelli a cui ha accennato l'onorevole Mordini, quando tali fatti divengono del dominio pub-

TORNATA DEL 21 MAGGIO

blico, noi siamo responsabili verso i nostri elettori della verità o della falsità loro; come lo siamo del denaro, così lo sia pure della moralità pubblica, che è il maggiore dei tesori di una nazione.

In quanto a me, io aveva il pensiero, come ho comunicato ad un onorevole mio amico, di fare questa interpellanza, ma me ne astenni, essendo incerto a qual ministro si potesse fare. Dacchè essa fu fatta, che dei nostri colleghi sono oltraggiati dai sospetti che si sono posti innanzi, è necessario che la deliberazione non sia rimandata, in quanto che, quando l'onore è offuscato, non aspetta il domani, ma vuole al momento che la luce si faccia. (*Segni di approvazione generale*)

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Massari.

Voci. Ai voti! ai voti!

MASSARI. I sentimenti espressi dall'onorevole generale Di Pettinengo sono indubitatamente i sentimenti di noi tutti; e l'onorevole deputato Mordini, nel fare la sua proposta, ha certamente interpretato non solo il parere dei suoi colleghi ed amici politici, ma quello della Camera intera. Epperò prego la Camera a considerare che, precisamente perchè il sentimento che ci anima tutti è concorde ed imponente, noi non dobbiamo cedere così ad un tratto su due piedi al suo impulso.

Io prego la Camera di considerare che, se in questa questione è impegnato un grave punto di moralità pubblica e di moralità privata, in pari tempo dobbiamo pure preoccuparci di un'altra considerazione, vale a dire se la Camera possa costituirsi giudice inquisitrice, indagatrice di un atto privato di uno dei suoi componenti.

Io non faccio altro che sottoporre il dubbio alla Camera, dichiarando che dal canto mio sono ben disposto ad accettare l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Mordini: ma siccome egli medesimo, in seguito alle osservazioni dell'onorevole Colombani, ha dichiarato che nè egli, nè i suoi amici politici avrebbero difficoltà a differire questa discussione, io prego caldamente la Camera di aderire alla mozione fatta dai deputati Colombani (*Segni di dissenso*) per dar tempo a tutti di riflettere, e perchè la nostra decisione sia veramente conforme alla gravità del caso ed alla dignità dell'Assemblea.

DI PETTINENGO. Domando la parola.

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

Mentre mi associo a tutti i sentimenti espressi dai vari oratori, e sebbene il Ministero sia assolutamente inconsapevole ed estraneo ai fatti accennati dall'onorevole Mordini, i quali sono di competenza esclusiva della Camera, tuttavia dirò che, trattandosi di un'accusa così grave fatta ad un membro di questa Camera (*No! no!*, almeno sopra fatti relativi ad un membro di questa Camera, io crederei prudente di rimandare ad un altro giorno la decisione. Potrebbe darsi che nel frattempo, il deputato che fu calunniato, avesse egli stesso avuto ricorso ad altre autorità per difendere il proprio onore e farsi render giustizia. (*Movimenti*)

Per conseguenza, senza respingere le idee esposte dall'onorevole Mordini, perchè la Camera è in dovere di tutelare la propria dignità, io crederei prudente e conforme, direi, al rispetto che devono avere per sé stessi i poteri dello Stato, di aspettare un altro giorno a prendere questa deliberazione.

PRESIDENTE. Il deputato Cadolini ha la parola.

DI PETTINENGO. Ho domandato la parola.

PRESIDENTE. Ella ha già parlato una volta; però, se la Camera acconsente...

Molte voci. Sì! sì! Parli! Parli!

PRESIDENTE... io gli do la parola, indi l'avrà l'onorevole Cadolini.

DI PETTINENGO. L'onorevole mio amico Massari ha creduto di contraddire all'opinione che francamente e ricisamente io manifestava. Io mi associerei ai suoi sentimenti di delicatezza allorchando si trattasse di pronunciare un giudizio; ma io sono meramente spinto dal solo desiderio della verità tanto a favore, come credo, quanto a carico delle persone sulle quali cadono le allusioni.

Dal momento che un deputato ha creduto necessaria una inchiesta su di un suo collega, io credo che questi deve non solo desiderare, ma esigere che essa sia fatta in via aperta e pronta.

PRESIDENTE. La parola è al deputato Cadolini.

CADOLINI. La cedo al deputato Bargoni.

PRESIDENTE. Il deputato Bargoni ha dunque facoltà di parlare.

BARGONI. Dopo la dichiarazione che ha fatto l'onorevole mio collega ed amico Mordini, per precisare il valore dell'ordine del giorno che io, insieme con lui ed altri onorevoli miei colleghi, mi tenni onorato di firmare, non mi resta che ad aggiungere una parola sola. E l'aggiungo, affinchè non si faccia strada una seconda sinistra interpretazione, di cui parmi nascesse il pericolo tanto dal lato del signor ministro, quanto dal lato dell'onorevole Pettinengo, ai cui generosi sentimenti io non posso del resto che prestare pienissimo omaggio.

Si è creduto che l'onorevole Mordini e noi abbiamo potuto alludere individualmente ad un determinato nostro collega. Ora noi abbiamo precisamente inteso di parlare di fatti gravi, intorno ai quali la pubblica opinione in questi giorni si è commossa, di fatti che furono rivelati col mezzo della stampa. E se in questi fatti si è indicata piuttosto una che un'altra persona, ognuno ha potuto comprendere che una persona singolarmente presa, di per sé stessa, non può assumere la responsabilità di tutto ciò che la voce pubblica dice a suo danno. In sostanza non è una personalità che in verun modo siamo venuti a portare davanti alla Camera; noi abbiamo unicamente voluto dire: vi sono fatti, i quali se fossero veri, potrebbero forse nel loro compimento, più o meno da lontano, intaccare la dignità della Camera.

La Camera è in condizioni così elevate e tali in faccia al paese, che essa non può mai assolutamente

essere sospettata, e che la sua dignità, o signori, non può essere compromessa in modo veruno; ma essa ha diritto di vedere sempre e da tutti rispettata questa sua dignità. Indaghiamo dunque fin dove questo rispetto sia stato mantenuto. Vediamo se e fin dove la pubblica moralità, la quale potrebbe essere offesa da queste voci, che io desidero ardentemente possano dimostrarsi calunniose, vediamo, dico, se e fin dove la pubblica moralità possa avere quella soddisfazione che noi appunto abbiamo cercato di domandare alla Camera, proponendo un'inchiesta.

E qui mi permetto di osservare che l'inchiesta non pregiudica nulla; l'inchiesta parlamentare per la sua stessa condizione e per l'ampiezza del mandato che i membri di questa Camera, i quali ne sarebbero incaricati, verrebbero ad esercitare, sarebbe tale che quando si corresse pericolo di una invasione qualunque di altri poteri, renderebbe possibile alla Commissione il venire a presentare il punto al quale i suoi lavori sono giunti, e dire come e perchè essa non potrebbe procedere oltre.

La mozione dunque, se da una parte tutela altamente la nostra dignità, dall'altra non contiene nulla che possa anticipatamente nuocere a determinate cose o persone.

CHIAVES. Io credo che si sono dette in questa discussione cose le quali assolutamente vietano chesi rimandi a domani la discussione di questo argomento.

Quando sono sorti oratori a parlare di individui ed abbiamo udito l'onorevole ministro dei lavori pubblici, certamente nelle migliori intenzioni, a dichiarare la possibilità che taluno di questi individui che tra noi fossero sospettati potrebbe per avventura dar passo a qualche atto che rendesse illusoria la deliberazione della Camera, credo che, se per questo riflesso noi venissimo ora a dichiarare che non vogliamo per ora occuparci di questa proposta, evidentemente non lasceremo più in termini così ampi l'argomento quale venne posto dall'onorevole Mordini e dichiarato ancora dall'onorevole Bargoni nelle sue ultime parole.

Certo se a tale riguardo nella giornata d'oggi si proponesse una querela di diffamazione, di calunnia, e domani, quando si venisse a parlare di ciò, per avventura si facesse un'eccezione preliminare alla discussione della Camera, dicendo che è cosa sottoposta ormai al potere giudiziario e che la Camera non potrebbe fare una pressione qualsiasi, nè diretta nè indiretta, col suo voto sulla decisione dei tribunali, potrebbe sembrare opportuno il soffermarsi dinanzi a questa eccezione; ma rimarrebbe forse nell'opinione pubblica il dubbio che si sia voluto prender tempo per eliminare questa discussione.

Io credo che al punto a cui è giunta la discussione stessa ci sia impossibile il prostrarla o rimandarla e debba oggi stesso prendersi una deliberazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Colombani persiste nella sua proposta sospensiva?

COLOMBANI. La ritiro. È nell'interesse della dignità

stessa della Camera che io aveva fatta quella proposta, ma dacchè la Camera non sembra disposta ad accettarla, io la ritiro.

PRESIDENTE. Prima di porre ai voti la proposta che è stata presentata, debbo, secondando la domanda che mi hanno fatta, dar lettura dei nomi dei deputati che l'hanno sottoscritta.

Essi sono gli onorevoli Mordini, Bargoni, Calvino, La Porta, Miceli, Lazzaro, Brunetti, Cadolini, Greco A., Regnoli, Sineo, Siccoli.

CRISPI. Domando la parola per fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CRISPI. Credo necessario di dichiarare alla Camera il motivo per cui non appare il mio nome sotto questa proposta di deliberazione.

Il mio nome non vi appare, non perchè io non mi associ ai desideri de' miei colleghi e di tutta la Camera, ma perchè siccome queste voci sono forse nate in conseguenza di un processo che pende innanzi ai tribunali, e nel quale io ed un altro mio collega siamo gli avvocati, non parmi conveniente che la nostra opinione, la quale è già conosciuta, si manifesti in questa solenne occasione nella nostra qualità di deputati.

Quindi io, non solo non ho sottoscritto la proposta deliberazione, ma mi astengo pure dal dare il mio voto sulla medesima. (*Bene!*)

PERUZZI, ministro per l'interno. Chiedo di parlare per fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERUZZI, ministro per l'interno. Come già l'onorevole mio collega dei lavori pubblici ha avvertito, il Ministero non intende menomamente ingerirsi in quest'affare, e ne lascia assolutamente il giudizio alla Camera, senza che esso esponga neppure la propria opinione; tanto più che, come Ministero, non ha nessuna cognizione del fatto.

Se non che debbo avvertire due cose: l'una è che forse l'onorevole Chiaves non ha ben inteso quello che ha detto l'onorevole mio collega il ministro dei lavori pubblici, poichè egli non disse già che uno dei nostri colleghi possa essere chiamato dinanzi ai tribunali; ma ha detto: potrebbe darsi che uno dei nostri colleghi si premunisse davanti ad un tribunale...

CHIAVES. Ed io ho detto questo.

PERUZZI, ministro per l'interno. Dunque in quel che ha detto il mio collega non ci sarebbe quella gravità che ad alcuno pareva trovarvi.

Debbo poi fare un'altra osservazione.

Io credo che nel caso attuale, una volta che la questione è stata posta innanzi alla Camera e svolta in questo modo, convenga che la Camera prenda una decisione.

Ma a questo proposito io non potrei a meno di pregare la Camera a considerare un fatto del quale da due giorni noi siamo testimoni, ed è quello dell'introduzione improvvisa in questo Parlamento di proposte le quali sono assolutamente estranee all'ordine de-

TORNATA DEL 21 MAGGIO

giorno. Ieri fu introdotta dall'onorevole Mordini una proposta, intorno alla sostanza della quale io nulla ho da obiettare, ma la quale aveva solo una relazione molto indiretta coll'ordine del giorno, inquantochè si trattava di un defunto... (*Mormorio a sinistra*)

MORDINI. Chiedo di parlare.

PERUZZI, ministro per l'interno. Io non voglio censurare alcuno, intendo parlare per il buon andamento dei lavori della Camera, ed anche su quella relazione che deve esistere fra la Camera ed il Ministero, se si vuole che il Ministero assuma la responsabilità dei suoi atti. (*Mormorio*)

Le mie parole non hanno niente di aggressivo.

Ripeto adunque che ieri fu introdotta una proposizione la quale non aveva nessuna relazione diretta coll'ordine del giorno, che era il bilancio dell'istruzione pubblica, se non che per trattarsi di un defunto professore e di un busto da collocarsi in una Università.

Questa proposta dette luogo ad una discussione alla quale a me, come ministro dell'interno, dolse moltissimo non esser stato presente, perchè seppi che furono pronunziate delle parole e furono espresse delle opinioni, le quali, secondo me, reclamavano, per parte del ministro dell'interno, delle repliche per tutelare la piena libertà che, a mio avviso, debbono avere le amministrazioni municipali.

Oggi poi si è fatta questa proposizione gravissima, la quale parmi non abbia una relazione diretta e necessaria coll'ordine del giorno attuale. Una volta gettata in campo questa proposizione, io credo che la Camera faccia bene a pronunziarsi in proposito; ma lascio alla Camera il considerare se, quando per interpellanze si esige che siano annunziate qualche tempo avanti, e ne sia determinato il giorno, si debba poi lasciare una maggiore libertà riguardo a proposizioni che possono avere una gravità pari a quella della proposta attuale.

PRESIDENTE. Il deputato Mordini ha facoltà di parlare.

MICHELINI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

MORDINI. Io non posso accettare in alcuna maniera le osservazioni e le censure dell'onorevole ministro dell'interno. Io (*Con calore*) non riconosco che un'autorità qua dentro, il presidente. Il presidente ieri non fece osservazioni, oggi neppure. Io rimando dunque l'onorevole ministro dell'interno, senza occuparmi di criticarlo io stesso, abbenchè la critica mi sarebbe molto facile in questa circostanza, lo rimando colle sue censure, e me ne sto coll'approvazione del presidente. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

PERUZZI, ministro per l'interno. Dichiaro che non ho inteso censurare chicchessia; ho semplicemente voluto fare un'osservazione che credo aver diritto di fare, e come ministro e come deputato.

MICHELINI. Rispondendo al ministro per un fatto personale, dirò solamente esser vero che ho fatto qualche critica dell'atto del Consiglio municipale di Pisa,

ma che, per rispetto appunto alla libertà dei comuni, non ho fatto alcuna proposta od istanza.

PRESIDENTE. Domando s'è appoggiata la proposta Mordini.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo a partito.

(La Camera approva.) (*Movimenti generali*)

Ora bisogna provvedere all'esecuzione del voto che la Camera ha dato. Si tratta cioè di stabilire il numero dei membri che debbono comporre la Commissione di inchiesta, e di eleggerne i membri.

MORDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORDINI. Come autore, unitamente ad alcuni amici miei, della mozione approvata dalla Camera alla quasi unanimità...

Voci. All'unanimità.

MASSARI. Tolga il *quasi*.

MORDINI. Tanto meglio se vi fu l'unanimità.

Altre voci. No! Meno tre!

MORDINI. Sia adunque alla quasi unanimità... io propongo che la Commissione d'inchiesta venga composta di sette deputati. Quanto a tutto il resto io credo che la Camera potrebbe rimettersene interamente al suo onorevolissimo presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta Mordini, vale a dire che la Commissione sia composta di sette membri, e che questi sette membri siano nominati dal presidente.

Se alcuno domandasse la divisione di questa proposta...

Molte voci. No! no!

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda la divisione, la pongo ai voti così complessa quale fu fatta.

(È approvata.)

L'incidente è terminato.

(*S'gue la pausa di un quarto d'ora, durante la quale i deputati scendono in gran parte nell'emiclo a conversare con vivacità.*)

**SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO
DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1864.**

PRESIDENTE. Continua la discussione generale sul bilancio dei lavori pubblici.

La parola spetta al deputato Nisco. (*Agitando ripetutamente il campanello*)

Prego i signori deputati e ministri a riprendere il loro posto.

Non si riprenderà la discussione, finchè non sarà fatto silenzio.

NISCO. Nella tornata del 3 annunziava alla Camera che desiderava di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici le seguenti interpellanze:

1° Circa la quasi sospensione dei lavori della stazione centrale delle ferrovie in Napoli avvenuta sin dai primi giorni di marzo ultimo;

2° Circa l'esecuzione degli ordini del giorno della Camera dei deputati e del Senato dell'agosto 1862 per gli studi per la costruzione della ferrovia Campano-Sannitica.

Quanto a questa seconda interpellanza, dietro le parole dette poco fa dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, e più ancora dietro le dichiarazioni che personalmente ho ricevuto da diversi ministri, e anche dal ministro delle finanze, da quel ministro cui l'onorevole Menabrea ha dato il grazioso epiteto di *feroce*, sono persuaso che la strada ferrata Campano-Sannitica si farà e presto. Anzi sono convinto che il Governo studia precisamente ai modi di eseguire gli ordini del giorno votati da' due rami del Parlamento; laonde io credo debito mio di non intrattenere la Camera intorno a quest'argomento, e son sicuro che sarà prossimo il giorno in cui Napoli e le provincie intorno potranno aver cotesta ferrovia, indispensabile allo svolgimento della loro prosperità.

Mi permetterà però l'onorevole ministro Menabrea ch'io noti come non esatta la sua frase che a noi importa, secondo lui, di arrivare a Brindisi. Al contrario, io dico che quello che mi pare debba importare al Governo ed al Parlamento è che si raggiunga il più presto possibile Napoli. Io ricordo all'onorevole ministro che nella relazione dello schema di legge per la quale dal Governo era presentato alla Camera il sistema delle ferrovie meridionali si notava precisamente che il punto obbiettivo di questo sistema era Napoli, che nell'esecuzione poi di tal sistema, secondo io prevedeva alla Camera, avvegnachè non ascoltato da' miei stessi colleghi conterranei, è rimasta punto non solo secondario, ma ancora quasi ad arte isolato.

Dopo queste brevissime osservazioni, intendo di passare oltre e non intrattenermi più su quest'argomento. Vengo all'altra interpellanza, cioè, a quella intorno la sospensione dei lavori della stazione centrale della ferrovia in Napoli.

Io non domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici la ragione dell'essere cotesta stazione centrale ancora al livello del suolo, mentre da tre anni sono incominciati i lavori; poichè son sicuro che l'onorevole conte Menabrea mi ripeterebbe il concetto che poco fa ha enunciato, cioè che nel Napoletano piace alle volte, e spessissimo, molto più discutere che fare. Veramente intorno al luogo d'impianto di questa stazione centrale si è discusso troppo lungamente ed infruttuosamente. Potrei però dire all'onorevole ministro che non è stata solo questa la cagione del ritardo; ve ne furono ben altre: ma, essendo noi qui riuniti, non per fare istorie retrospettive e discussioni accademiche, ma per discutere sui bisogni del paese e provvedere con la perdita del minor tempo possibile, credo dover restringere al fatto presente la mia interpellanza, cioè alla sospensione avvenuta al principio di marzo ultimo e, per quanto io so, durevole ancora.

(Continuano le conversazioni animate dei deputati raccolti in vari gruppi.)

Di questa sospensione molto si è parlato in Napoli, e da coloro che vogliono l'Italia, e per volerla, desiderano che i mezzi di sua prosperità si svolgano; e da coloro che non la vogliono, i quali si oppongono, come ha osservato l'onorevole signor ministro, a che questa prosperità sia svolta, e quindi ogni studio mettono per impedire il progresso del benessere del paese.

Quindi io credeva esagerazione tutte le accuse che si facevano e tutti i clamori; ma disgraziatamente non son convinto di essere dolorose realtà, quando sono andato sopra il luogo ad osservare coi miei propri occhi lo stato di questi lavori; ciò che ho creduto un debito mio, quante volte intendeva di farne un'interpellanza diretta ad un ministro cotanto serio come il conte Menabrea. Ebbene, io posso assicurare il signor ministro che nel giorno 23 aprile quei lavori erano quasi abbandonati.

Nè io mi fermai soltanto al vedere, ma passai all'osservare i registri ed i giornali dell'impresa, e trovai queste cifre.

Muratori, fino a tutto febbraio da 120 a 160; manovali da 500 a 700. Sul principio di marzo fino al giorno in cui andai sul luogo, i muratori erano stati ridotti da 20 a 50 al giorno, ed i manovali da 140 a 170.

Signori, queste cifre parlano di per sè, e mostrano che ben a ragione il pubblico si lamentava che i lavori fossero quasi sospesi.

Ma qual è la ragione di questa sospensione? Molte cause ne furono addotte, e due di queste meritano, secondo me, l'osservazione del signor ministro.

La prima è che i pagamenti non sono stati eseguiti come avrebbero dovuto essere, cioè, ad ogni 40,000 lire di lavori liquidati.

Io rilevai dai registri e dai giornali dell'impresa che fino al giorno 23 aprile si erano eseguiti lavori per circa lire 400,000, ed i pagamenti non erano stati fatti che per 94,000 in due rate, l'ultima delle quali aveva la data del gennaio.

Ben comprende il signor ministro che quando non si paga non si lavora, e che il mezzo di non far lavorare è appunto il non pagare. Nello stesso giorno in cui fatti io andai a vedere l'edifizio di *Gesù e Maria*, dove il Governo intende stabilire un ospedale clinico. Io osservai là con molta meraviglia che un edifizio bellissimo e grandioso sorgeva dalle ruine di un vecchio monastero, per mano di 900 operai, perchè dal Governo si paga puntualmente, perchè i lavori sono scandagliati esattamente nei terreni stabiliti, perchè dopo l'atto di collaudo immediatamente è fatto il pagamento.

Dunque è prova e controprova che le ragioni, per cui non procedevano i lavori, è la mancanza dei pagamenti, mancanza che mi onora di dichiarare alla Camera che non dipende affatto dal Governo.

La seconda ragione del ritardo dei lavori è fruita del modo in cui la direzione e la soprintendenza questi lavori è organata.

Vi è un commissario regio che ordina e rivede i

TORNATA DEL 21 MAGGIO

vori. La società delle ferrovie romane che esamina e paga; la società delle ferrovie meridionali che controlla. È un triumvirato, e i triumvirati, come sa l'onorevole ministro, nella storia dell'umanità non hanno prodotto che sempre guerre e rovine, nè questo fa diversamente. Infatti avviene che il commissario regio vuole i lavori perfetti e pagati a prezzo di analisi; la rappresentanza delle ferrovie romane crede giusto che i lavori debbano essere comuni e pagati a prezzo di tariffa. La società delle ferrovie meridionali si accomoda a quello che fa spender meno; così si discute sempre, si protesta da tutte le parti, si scrive al ministro e fra le pretese diverse, gli accapigliamenti e le corrispondenze, i lavori sono ritardati, e le cose regolate a casaccio tale ingenerano fatti da dare occasione a sospetti spiacevoli.

A prova di ciò mi basta notare che nell'ordinarsi le colonne ed i capitelli di basalto non si ordinarono i basamenti o *zoccolature*. Gli appaltatori richiesero con ripetuti atti che si cominciasse dalle basi, altrimenti le colonne non si potevano collocare in opera, e fu risposto che si procedesse innanzi senza ulteriori osservazioni. Arrivato il momento d'impiantare le colonne, que' savi ingegneri si sono alla fine persuasi che erano necessarie le basi, e quindi la fabbrica si è sospesa per attendere che le basi si lavorassero. Volete che il pubblico creda ciò un innocente errore?

I lavori quindi procedono lentamente e sono quasi sospesi, il che è attestato dalla somma stata spesa; poichè troviamo che in otto mesi, secondo i prezzi stessi degli appaltatori, si sono spese 400,000 lire; ciò vuol dire che si sono spese 50,000 lire al mese; perciò l'opera invece di costruirsi nello spazio di tre anni, come è stabilito, ne saranno necessari cinque o sei.

Quindi io rivolgo all'onorevole ministro una semplice domanda, ed è quella di ordinare un'inchiesta di uomini di sua fiducia su quello che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, onde, esaminato lo stato dei lavori, e l'organamento dell'amministrazione, possa provvedere in modo che Napoli per lo meno, se non ha ferrovie, abbia l'illusione di una grande stazione.

Pensi il signor ministro che, secondo le parole che egli stesso ha dette, questa mia domanda non ha per oggetto semplicemente uno scopo amministrativo e di lavori pubblici, ma ha uno scopo eminentemente politico. Io mi onoro di ripetere con lui che in Napoli vi è un partito nemico alla grandezza e all'unità della patria, e questo partito nemico non fa altro che spargere sospetti, circondare ogni nostro passo di fossi e di tranelli, rendere insomma impossibile il governo.

Io prego il signor ministro di esaminare attentamente questo affare, che col metterlo in regola farà un doppio bene: quello di far eseguire il contratto, e quello di dimostrare alla città di Napoli che il Governo è più operoso nei fatti che nelle promesse. È questo il solo mezzo per aver forza e simpatia nelle popolazioni.

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

Ad allontanare da me il rimprovero fattomi dall'onorevole Nisco, di aver dimenticato Napoli mentre mi ero occupato di Brindisi, dicendo che questo era il punto obbiettivo al quale avevamo premura di giungere, dirò che, se non ho parlato di Napoli, si fu perchè mi sembrava che le condizioni di questa città fossero tanto superiori a quelle di Brindisi, che non potesse venire in mente a nessuno il sospetto che il Governo non desiderasse ardentemente il congiungimento di quella immensa città col rimanente del regno. Non ho parlato di Napoli perchè non credeva necessaria per Napoli una dichiarazione, che era invece necessaria per Brindisi.

Vengo all'oggetto principale dell'interpellanza dell'onorevole Nisco. Egli lamenta che i lavori della stazione di Napoli siano stati per qualche tempo sospesi, e dubita se cogli ordinamenti attuali potranno essere ultimati nel tempo prefisso.

Quantunque l'onorevole interpellante abbia già fatto cenno delle varie peripezie subite da quella stazione, per rispondere adeguatamente mi è d'uopo ritesserne la storia.

La Camera sa che quella stazione fu decretata colla legge che concedeva la linea di congiunzione colle ferrovie romane. Quando il signor Peruzzi reggeva il Ministero dei lavori pubblici fu collocata la prima pietra di quella stazione, la quale doveva essere consimile alla stazione di Milano; ma si noti bene che in quell'epoca non si avevano ancora i progetti della stazione di Milano, per cui la parola di stazione *consimile* a quella di Milano era una parola vaga. Ebbero principio i lavori a Napoli, vi sorsero dei reclami contro il collocamento della stazione, si fecero degli indirizzi al Ministero, affinchè si studiasse meglio la cosa; insomma nessuno voleva più la stazione dove sorge attualmente.

Il ministro Peruzzi, che aveva fatto il contratto, tenne fermo, e s'incominciarono i lavori; dipoi giunse al Ministero il mio onorevole predecessore Depretis, ed anche presso di lui si rinnovarono le insistenze ed i lamenti; allora egli credette di dover nuovamente sottoporre la questione della stazione di Napoli ad un esame.

In seguito a quest'ordine di sospensione, il municipio di Napoli esaminò la questione e dopo un anno si finì per concludere che si dovesse lasciare la stazione dove era già principitata, perchè il municipio non credeva di spendere una somma ragguardevole da uno a due milioni per trasportare la stazione in altro luogo.

Come dissi, furono principati i lavori a condizione che la stazione fosse fatta come quella di Milano, restando gl'ingegneri del Governo incaricati di elaborare il progetto.

Dalla prima perizia risultò che la spesa sarebbe ascesa ad una somma vistosa; pure i lavori procedevano, sebbene non si avesse ancora un piano definito delle opere da eseguire, e specialmente non si fosse

deciso sulla qualità di materiali che si dovevano impiegare.

Da una parte, l'impresario si lamentava che gli fossero imposti degli oneri che non erano compresi nel suo contratto; d'altra parte, la Società si lamentava perchè gl'ingegneri del Governo richiedessero troppe spese, al di là di quello che era stato concertato. Dunque, dall'una e dall'altra parte, non si faceva che mandare rimostranze al Governo; e mentre si deliberava sulle medesime, si dovette per qualche tempo diminuire la celerità dei lavori, onde stabilire un progetto definitivo che non desse più luogo ai lamenti ed agli appigli dell'impresario; ed è a quell'epoca che avvenne la sospensione dei lavori lamentata dall'onorevole deputato Nisco.

Ma tuttavia io credo che il fatto non sia così grave come lo ha accennato; egli si riferisce al mese di marzo, e dice che a partire dal marzo quasi tutti i lavori furono sospesi. Ora io ho una nota qui, del commissario regio, il quale io ho interpellato, e che mi assicura che nella stazione centrale di Napoli, durante il mese di aprile, furono quotidianamente impiegati circa 560 operai....

Questo è il telegramma che ho ricevuto, e credo che le informazioni del commissario sieno esatte, poichè egli ha tutti i mezzi di verificare le cose, ed io non posso mettere in dubbio che abbia voluto inesattamente informare il Ministero.

Posso dire inoltre che se la Società delle ferrovie romane ha d'alquanto rallentati i lavori della stazione di Napoli, essa ha sviluppato tanta maggiore attività nei lavori della strada ferrata, e certo l'onorevole Nisco, il quale è valente nella economia pubblica, saprà meglio di me che egli è assai più importante di avere strade ferrate, che le stazioni; in conseguenza, se da una parte l'impresa ha diminuiti i lavori sopra la stazione di Napoli, tutto questo è stato a vantaggio della ferrovia che per tal modo potrà congiungere Napoli con Ancona assai prima del tempo che le era stato fissato.

Io credo che l'onorevole Nisco sarà soddisfatto di tutte queste spiegazioni, e riconoscerà la vantaggiosa circostanza che, se la città di Napoli ha perduto un po' di tempo nell'aver finita la sua stazione centrale, in definitiva si ha guadagnato nella strada ferrata, ed avrà sempre la stazione e ferrovia; e quantunque la stazione si compisse un poco più tardi, Napoli, in fin dei conti, non avrà avuto danno alcuno stante l'acceleramento della ferrovia; avviene infatti che in quasi tutte le grandi città la stazione sorge ultima.

Vediamo, ad esempio, Milano, che da 12 anni ha strada ferrata aperta, solo in questi ultimi giorni inaugurare la sua stazione; vediamo qui a Torino, cui da 15 anni arrivano strade ferrate, che la stazione non è ancora terminata, ed il Parlamento si è deciso a farla solamente allorquando la stazione provvisoria stava per rovinare, e probabilmente senza questo motivo non l'avrebbe decretata definitiva, perchè coll'at-

tuale stazione il servizio si fa un po' meschinamente se si vuole, ma sufficientemente pel comodo pubblico.

Ora in Napoli vi sono due stazioni abbastanza buone e se vi è stato qualche malcontento, perchè non si è visto innalzare un monumento di più nella nuova stazione, in definitiva questo ritardo torna, come dissi, a vantaggio della città stessa, perchè permette di accelerare i lavori della strada ferrata che deve collegare Ancona con Roma da una parte e con Napoli dall'altra.

D'altronde io ritengo, secondo le informazioni avute che ora essendo il progetto della stazione compiuto, le società messe d'accordo, ritengo, dico, che i lavori potranno prendere una maggiore attività, e se la stazione non potrà essere compiuta nel tempo prefisso, lo potrà essere in tempo tanto prossimo da corrispondere ai desiderii della città di Napoli.

LEOPARDI. Io mi era iscritto per parlare in favore dell'attuale bilancio, ma la discussione è stata così ampia che credo la mia parola inutile a lodare l'attività del ministro nel promuovere i lavori pubblici. Mi preme per altro di avere una risposta un poco più chiara circa la strada ferrata da Pescara a Ceprano almeno per il tratto che da Pescara giunge a Solmona.

MENABREA, ministro per i lavori pubblici. Io mi premeva di rispondere all'onorevole deputato Leopardi, e mi duole di non essere stato abbastanza esplicito quando ho dovuto rispondere a tutte le osservazioni che furono fatte dall'onorevole deputato Cadolini.

Ho detto che il Ministero aveva ordinato i lavori sulla linea da Pescara a Popoli, ed anche per andare fino a Solmona; anzi io credo che in questo momento è già stato principiato il tracciamento della linea definitiva. Perciò ho la speranza che i lavori fra non molto potranno essere principati.

Ho accennato alla Camera i motivi che ritardano l'apertura di quella strada, ed io credo che la Camera si sarà convinta che non è colpa del Ministero se i lavori non sono proceduti coll'alacrità che si desiderava.

Vi è stata, e vi è tuttora una questione gravissima quella cioè del prolungamento della linea da Sulmona per andare fino ad Avezzano attraverso la gran catena dell'Appennino. Ora, dagli studi fatti, risulta che quella strada di congiungimento tra Sulmona ed Avezzano dovrebbe passare a 1050 metri al disopra del livello del mare sopra un terreno difficilissimo, in luoghi quasi deserti, e con pochissimo sviluppo per poter discesa alla strada pendenze convenienti.

In presenza di tutte quest'enormi difficoltà, il Ministero si è domandato se non sarebbe stato conveniente di condurre la strada da Pescara a Popoli sino a Solmona, quindi, da questo punto, distaccare un altro tronco il quale seguisse una linea forse un po' lunga, ma assai meno difficile, e che provvederebbe bisogni più urgenti delle altre popolazioni, cioè, seguendo la linea di Teramo, la quale verrebbe di vita alla provincia di Aquila, provincia importantissima dal lato commerciale e dal lato agricolo, e specialmente dal lato militare.

TORNATA DEL 21 MAGGIO

Ora il Ministero sta studiando questa questione; ma intanto io posso dichiarare che la linea da Pescara a Popoli e Solmona è ordinata, ed io spero che fra non molto i lavori saranno principati.

LEOPARDI. Ringrazio l'onorevole ministro degli schiarimenti che ha dati.

PRESIDENTE. Il deputato Macchi ha facoltà di parlare.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domanderò se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

(È approvata.)

Il deputato Siccoli ha facoltà di parlare per una mozione d'ordine.

SICCOLI. Ho chiesto di parlare affinché il nostro presidente inviti l'onorevole deputato Soldi a riferire sopra l'elezione del deputato Rubieri, tanto più per questa ragione, che l'autorità governativa in Firenze cercò di trattenere la convalidazione di quest'elezione, come risulta dalla protesta pubblicata dal deputato medesimo.

PRESIDENTE. La prego di astenersi da siffatte accuse; ella desidera che io inviti il deputato Soldi a riferire sopra un'elezione; se non sia tale da dar luogo a discussioni, mentre stiamo per passare alla discussione dei capitoli, non ci ho nessuna difficoltà.

MASSARI. Domando la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Parli.

MASSARI. Dal momento che l'onorevole Siccoli ha creduto di dover muovere un'accusa contro l'autorità amministrativa, è ben giusto che il difensore naturale di quest'autorità, il ministro dell'interno, debba essere presente. In conseguenza io non veggo la necessità che in questo momento si debba riferire sopra questa elezione. Si rimetta alla seduta di lunedì, ed il signor ministro sarà prevenuto; così potrà rispondere agli appunti fatti...

SICCOLI. Ma intanto si trattiene questa convalidazione altri due giorni, ed è questo che io volevo evitare.

MASSARI. Io propongo che la relazione di quest'elezione abbia luogo lunedì.

Voci. No! no! Non vi è contestazione.

BOGGIO. Si mandi a chiamare il ministro.

LANZA. Perchè interrompere la discussione del bilancio?

MASSARI. L'ordine del giorno!

CADOLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

CADOLINI. A me sembra che noi non siamo ora chiamati a giudicare intorno all'argomento, a cui alludeva l'onorevole Massari; si tratta di discutere sulla convalidazione di un'elezione, il che si fa sempre o almeno spessissimo senza l'intervento dell'onorevole ministro dell'interno. Perciò io trovo che se saranno fatte delle

accuse al ministro o alle autorità da lui dipendenti, questi risponderà, quando crederà; ma quanto alla convalidazione dell'elezione, giacchè ora alcuno credette opportuno di sollecitarla, non vedo perchè si debba differire.

PRESIDENTE. Interrogo l'onorevole relatore, se vi hanno contestazioni intorno a quest'elezione.

SOLDI, relatore. Nessuna.

PRESIDENTE. Allora riferisca.

VERIFICAZIONE DI UN'ELEZIONE.

SOLDI, relatore. Il V ufficio m'incarica di proporre alla Camera la convalidazione dell'elezione che il terzo collegio di Firenze ha fatto nella persona del cavaliere Ermolao Rubieri.

Gli elettori iscritti in quel collegio sono 1462; pure al primo squittinio non ne comparvero che 383. Dispersi 50 voti, annullate 3 schede, al Rubieri toccarono 316 voti e 14 al maggiore Bandi.

Indi il ballottaggio; nel quale avendo il Rubieri riportato 207 voti sopra al Bandi che ne ebbe 47, fu il Rubieri proclamato deputato.

Regolari le operazioni elettorali, nessuna protesta o richiamo, però le conclusioni dell'ufficio sono state unanimi per l'ammissione dell'onorevole Rubieri.

PRESIDENTE. L'ufficio V propone la convalidazione dell'elezione fatta dal terzo collegio elettorale di Firenze nella persona del signor Ermolao Rubieri.

SICCOLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

SICCOLI. Domando la parola per riservare il mio diritto di domandare spiegazione al ministro dell'interno su quanto a Firenze si pose in opera per ritardare la convalidazione di quest'elezione a tenore della protesta del deputato Rubieri.

PRESIDENTE. Proporrà un'interpellanza, quando sia il caso.

Metto ai voti queste conclusioni.

(Sono approvate.)

Ho l'onore di far conoscere alla Camera i nomi dei membri che ho eletti per comporre la Commissione di inchiesta. Sarebbero i deputati Baldacchini, Finzi, Lanza, Malenchini, Musolino, Piroli e Santocanale.

MUSOLINO. Prego la Camera di dispensarmi da quest'ufficio.

Voci. No! no!

PRESIDENTE. Tutti dobbiamo sopportare i pesi che la cosa pubblica c'impone; non credo di dover mettere a partito questa domanda, e spero che il deputato Musolino vorrà ritirarla.

CRISPI. Il deputato Santocanale è assente per motivi di famiglia.

PRESIDENTE. Allora gli verrà sostituito un altro.

**SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO
DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1864.**

PRESIDENTE. Intanto passeremo ai capitoli del bilancio.

Ministero dei lavori pubblici. — Capitolo 1°, *Assegnamenti d'aspettativa.*

Il Ministero e la Commissione propongono la somma di 200,000 lire.

COLOMBANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

COLOMBANI. Posteriormente alla presentazione della nostra relazione, il ministro delle finanze chiese che venissero aggiunte a questo capitolo lire 3618. Esse corrispondono agli assegnamenti d'aspettativa di certi impiegati tecnici per i fabbricati demaniali, i quali assegnamenti vengono a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per il fatto che fu estesa a tutte le provincie d'Italia la legge 20 novembre 1859 sulle opere pubbliche.

Il relatore del bilancio dei lavori pubblici prese con quello delle finanze gli opportuni concerti, perchè questa stessa somma fosse levata dal bilancio del Ministero delle finanze.

Per conseguenza l'iscrizione in questo capitolo delle lire 3618 non costituisce un nuovo aggravio per lo Stato.

La conclusione sarebbe che il capitolo proposto dalla Commissione d'accordo col Ministero sarebbe di lire 203,618.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

CADOLINI. Mi cade in acconcio, parlando di questo capitolo, di ricordare al ministro una questione relativa agli ingegneri del genio civile di Lombardia.

PRESIDENTE. Non vorrei che si allontanasse dall'argomento.

CADOLINI. Non me ne allontanerò, ne stia sicuro l'onorevole presidente.

Quando fu attuata nel 1859 la nuova legge intorno alle opere pubbliche fu naturalmente fatto il nuovo ordinamento del personale del genio civile in tutta la Lombardia, e siccome la classificazione di quel personale aveva colla nuova legge subito delle modificazioni, le quali costituivano due categorie d'impiegati, e cioè l'una degli ingegneri, l'altra degli aiutanti, e siccome il personale sovrabbondava, quando fu fatto quel nuovo ordinamento, avvenne che alcuni degli ingegneri che avrebbero dovuto essere ammessi nel personale superiore, o almeno fra gli ingegneri di terza classe, furono messi invece nel personale subalterno, cioè fra gli aiutanti; furono messi insomma nel personale del quale non devono normalmente far parte. Quella legge ammette che per entrare a far parte del personale subalterno non occorre aver percorso lo studio universitario, e solo acconsente che in determinati casi si possano togliere degli individui da questa classe d'impiegati per promuoverli a far parte del personale superiore.

Io non entro a giudicare se la legge sia o non sia buona, se queste disposizioni siano o no provvide e convincenti. Solo io chiamo l'attenzione del ministro sopra questo fatto, che alcuni ingegneri, contro il loro diritto e la loro dignità, furono posti fino dal 1859 nel personale subalterno, in aspettazione che loro si facesse posto nel personale superiore, e che ora, dopo ormai cinque anni, si trovano ancora allo stesso posto.

E posso assicurare la Camera che si tratta d'ingegneri, di cui parecchi io stesso conosco, che da moltissimi anni sono negli uffici del genio civile, ed hanno veramente dei lumi e dell'intelligenza. Ciò malgrado, molti di questi ingegneri, come dissi, si trovano tuttodì fra gli aiutanti, ed alcuni anche fra gli aiutanti di terza classe.

Io ebbi occasione di far presente questa questione ai ministri che furono al potere prima dell'onorevole Menabrea, e sempre n'ebbi le parole più lusinghiere. I ministri mi mostravano interesse per tale causa, perchè conoscevano che veramente questi ingegneri avevano un reale diritto a non restare più a lungo in quella classe del personale, mentre già da molti anni, ed anzi fino dalla loro nomina, avrebbero dovuto essere nella classe superiore con promozione fors'anche di grado.

Ora io ricordo la questione all'onorevole Menabrea, e lo esorto a prenderne cognizione, onde risolverla finalmente come vuole la giustizia. E tanto più sono indotto a ricordarla, inquantochè ho avuto occasione d'accertare che mentre costoro rimangono sempre nel personale subalterno, furono dopo il 1859 ammessi a far parte del personale superiore, parecchi di quelli i quali non hanno fatto lo studio universitario. Per la qual cosa accade lo sconcio che ingegneri, dei quali è nota la capacità e la pratica (e io posso farne fede perchè uno di essi, dodici anni fa, quando si facevano gli studi privatamente fu mio professore, ed era un distinto professore di calcolo sublime), questi ingegneri, dico, sono ancora nel personale subalterno, mentre altri individui, meno di loro provetti e che non vennero nemmeno laureati nelle matematiche, furono promossi a far parte del personale superiore.

Io chiamo l'attenzione del ministro sopra questa questione, perchè sono persuaso che la meriti, e confido grandemente che egli vorrà prendere a questo riguardo i necessari provvedimenti.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. La posizione degli ingegneri, a cui allude l'onorevole preopinante, ha già destato l'attenzione del Ministero. Ma io debbo osservare all'onorevole Cadolini che questi ingegneri furono collocati nel personale inferiore nel loro proprio interesse, poichè questi ingegneri avevano piccolissimo stipendio, e se la loro posizione fosse stata regolata dietro gli stipendi, avrebbero dovuto probabilmente passare tra gli allievi. Ora è bene sappia l'onorevole Cadolini che a causa di allievi che si sono aggiunti dalle varie amministrazioni, noi abbiamo attualmente circa 200 allievi nel genio civile, mentre i quadri ne comporterebbero tutto al più 24.

TORNATA DEL 21 MAGGIO

Vede dunque che quantità enorme di allievi abbiamo, senza che vi sia grandissima speranza di poter provvedere a questo riguardo.

Ma gl'ingegneri i quali non potevano passare ingegneri di terza classe, perchè il numero è ristretto ed il bilancio non lo permetteva, furono collocati fra gli aiutanti di prima, di seconda e terza classe, tenendo conto della loro anzianità e del loro stipendio, ma con questa diversità cogli aiutanti ordinari, che questi ingegneri hanno il diritto alla carriera superiore, mentre gli aiutanti ordinari hanno bensì diritto alla carriera superiore, ma soltanto nella proporzione d'un decimo.

Vede dunque l'onorevole Cadolini che quando i vuoti nella carriera superiore saranno sufficienti, anche questi aiutanti saranno chiamati a colmarli, e saranno chiamati a coprire i posti d'ingegnere; ma siccome ora i posti non esistono, è giuoco forza che stieno nella loro posizione attuale, la quale però non compromette in nulla il loro avvenire, poichè si tiene conto dei loro studi e della laurea loro.

PRESIDENTE. Metto dunque ai voti il capitolo 1° nella somma di lire 203,618.

(È approvato).

Debbo annunziare alla Camera che a luogo dell'onorevole Santocanale, assente per ragioni di famiglia, nominerei l'onorevole Zanolini a far parte della Commissione d'inchiesta.

Capitolo 2, *Personale assegnato temporariamente alle prefetture*, proposto dal Ministero e dalla Commissione in lire 79,000.

Lo pongo ai voti.

(È approvato).

COLOMBANI, relatore. Domando la parola su questo capitolo.

PRESIDENTE. Adesso è votato.

COLOMBANI, relatore. Io voleva parlare prima che la votazione avesse luogo, ed era per fare una semplice osservazione, cioè che questo capitolo è nuovo per quest'anno, e riguarda gli stipendi di certi impiegati che furono addetti alle prefetture, mentre prima erano addetti alle sopresse direzioni dei lavori pubblici. La Commissione ammise bensì questa somma, ma l'ammise perchè aveva chiesta una diminuzione al capitolo del bilancio ordinario, capitolo 1, che riguarda il personale. Per conseguenza era mia intenzione, prima che si passasse alla votazione di questo capitolo, di pregare il signor ministro a volerci dire, se egli acconsente di lasciare disimpegnata almeno una pari somma del capitolo 1 fino a che la Camera abbia votato sulla maggior diminuzione da noi chiesta a quel capitolo. Noi credevamo che la parte ordinaria del bilancio venisse la prima in discussione e non avremmo, ripeto, accordate le lire 79,000 di questo capitolo, se non perchè la Camera avesse accettata la diminuzione da noi proposta per il capitolo 1.

PRESIDENTE. Ma adesso il capitolo è approvato e non rimane più che proseguire.

Capitolo 3, *Maggiori assegnamenti*, portato dal Ministero e dalla Commissione in lire 97,000.

(È approvato.)

Capitolo 4, *Pubblicazione straordinaria di documenti per il genio civile*, portato dal Ministero in lire 20,000 e dalla Commissione portato a lire 23,000.

Il Ministero accetta la proposta della Commissione?

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Sì, l'accetta.

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti il capitolo 4 in lire 23,000.

(È approvato.)

Ponti e strade. — Capitolo 5, *Strada nazionale da Aosta in Francia pel Piccolo San Bernardo, tronco da Saint-Didier alla Thuile*, proposto dal Ministero in lire 180,000. La Commissione ne propone la soppressione.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Credo che l'espressione del signor presidente non sia affatto conforme all'idea della Commissione. Essa propone non la soppressione del capitolo, ma che ne sia sospesa la votazione, perchè questo capitolo fa appunto oggetto di un progetto di legge.

Dal banco della Commissione. Sì! sì! Ed anche i seguenti.

PRESIDENTE. Va bene, si riservano le somme totali. Vuol dunque dire che le somme poste nei capitoli 5, 6 e 7 sono riservate ad una legge speciale. Perciò passeremo al capitolo 8.

(Sono approvati senza discussione i capitoli seguenti):

Capitolo 8, *Strada nazionale da Torino a Savona per Mondovì, diramazione da Alba a Saluzzo*, lire 15,000.

Capitolo 9, *Strada nazionale da Acqui a Novi*, lire 70,000.

Capitolo 10, *Concorso per l'apertura della diramazione da Ovada a Masone della suddetta strada*, lire 20,000.

Capitolo 11, *Strada nazionale da Genova al confine francese*, lire 75,000.

Capitolo 12, *Strada nazionale per la valle della Roia al confine francese*, lire 100,000.

Capitolo 13, *Strada nazionale da Genova al Parmigiano per Chiavari*, lire 80,000.

Capitolo 14, *Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio*. Il Ministero propone lire 140,000, la Commissione ne propone 20,000.

CADOLINI. Ho chiesto la parola perchè vorrei invitare il signor ministro a dirci qualche cosa intorno al progresso che fanno i lavori di questa strada. Essa è di molta importanza sotto tutti i rapporti, e sono già moltissimi anni che si fanno lavori sulla medesima. Mi ricordo di aver percorso, son forse 10 anni, quella località, quando già per opera del Governo subalpino si stava costruendo questa strada. Ora veggio che si continua a stanziar fondi per la medesima, e questo sta bene; ma vorrei sentire dal signor ministro quanti anni

ci vorranno ancora per darla ultimata: imperocchè questa strada avendo per avventura un'importanza militare, meriterebbe in particolar modo che se ne sollecitasse il compimento.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. Risponderò poche parole all'onorevole Cadolini, dicendogli che l'esecuzione di questa strada fa oggetto di un progetto di legge, che ho avuto l'onore di presentare al Parlamento. Se l'onorevole Cadolini lo crede, a me parrebbe più opportuno di rimandare ogni discussione in proposito, all'epoca, in cui verrà esaminato quel progetto, giacchè allora si potranno dare schiarimenti più ampi, che non si potrebbero dare attualmente.

Intanto però posso accertarlo, che la prosecuzione e l'ultimazione di questa strada dipende intieramente dai fondi che saranno per la medesima assegnati dal Parlamento.

PRESIDENTE. S'intenderà dunque per ora stanziata la somma di lire 20,000, e riservata ad una legge speciale la maggior somma.

Chi approva questo stanziamento di lire 20,000, sorga. (È approvato.)

(Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli):

Capitolo 15, *Strada nazionale da Genova alla Svizzera pel Sempione*, lire 80,000.

Capitolo 16, *Strada nazionale da Pallanza alla Svizzera pel lago Maggiore, diramazione da quella del Sempione*, lire 80,000.

Capitolo 17, *Strada nazionale da Torino a Casale sulla destra del Po, diramazione da Iorea ad Asti*, lire 480⁰⁰.

Il capitolo 18, lire 60,000, ed il capitolo 19, lire 40,500, sono riservati ad una legge speciale.

Si passa al capitolo 20.

SINEO. Domando la parola unicamente per raccomandare al signor ministro la pronta presentazione della legge.

MENABREA, ministro dei lavori pubblici. È già cosa fatta.

PRESIDENTE. Capitolo 20, *Strada nazionale da Novara al Sempione pel lago d'Orta*, lire 25,000.

(La Camera approva.)

Capitolo 21, *Strada nazionale da Como a Maccagno pel lago Maggiore*, lire 45,700.

(La Camera approva.)

Capitolo 22, *Strada nazionale da Milano allo Stelvio per la riva orientale del lago di Como*, lire 20,000.

Questo capitolo rimarrebbe pure sospeso come riservato ad una legge speciale.

COLOMBANI. In quanto che è il principio di una spesa maggiore di lire 30,000.

(Sono pure approvati i seguenti capitoli senza discussione):

PRESIDENTE. Capitolo 23, *Strada nazionale dello Spluga, da Chiavenna a Bocca d'Adda*, lire 27,400.

Capitolo 24, *Strada nazionale da Milano al passo del Tonale per Bergamo, Val Cavallina e Val Camonica*, lire 18,000.

Capitolo 25, *Strada nazionale da Brescia al Tonale pel lago d'Iseo*, lire 27,000.

Capitolo 26, *Strada nazionale da Bergamo alla valle di Scalve*, lire 42,000.

Capitolo 27, *Strada nazionale da Bergamo alla valle di Scalve, diramazione nella valle S.riana inferiore*, lire 28,000.

Capitolo 28, *Strada nazionale Salodiana, da Brescia a Gargnano*, lire 20,000.

Capitolo 29, *Strada nazionale da Pavia a Brescia per Lodi*, lire 50,000.

Capitolo 30, *Strada nazionale Flaminia, detta del Furlo, da Rimini a Roma per Fano e Spoleto*. Il Ministero propone la somma di lire 50,000, la Commissione quella di lire 20,000, riservando la somma di 30,000 lire ad una legge speciale.

Quindi metto ai voti la somma, per ora, di 20,000 lire.

(La Camera approva.)

Capitolo 31, *Strada nazionale Fermana, da Macerata a Fermo*, lire 45,000.

(È approvato.)

Capitolo 32, *Strada nazionale Emilia dall'Arco di Augusto in Rimini a Piacenza*, lire 40,000.

COLOMBANI. Domando la parola.

Di questo capitolo fanno parte alcune opere a difesa del ponte sul Taro, per le quali si assegnarono fondi nei precedenti bilanci, e che ora, trovandosi rovinate dalle piene, richiederebbero una maggiore somma di lire 30,000.

La Commissione, che ha verificata l'urgenza delle opere tuttora da farsi, acconsente a che si iscriva all'articolo 2 di questo capitolo detta somma di 30,000 lire, manteuendo, quanto alle altre 40,000, la proposta che debbano essere chieste con una legge speciale.

PRESIDENTE. La Commissione propone che questo capitolo sia approvato nella somma di lire 30,000, da inserirsi in un secondo articolo, riservate le rimanenti lire 40,000 ad una legge speciale.

(È approvato.)

Capitolo 33, *Strada nazionale Giardini da Modena a Pistoia*. Ministero e Commissione propougono lire 25,000.

(È approvato.)

Capitolo 34, *Strada nazionale modenese da Reggio Canina oliv.* Il Ministero propone lire 30,000, che la Commissione riserva a legge speciale.

Capitolo 35, *Strada nazionale da Parma a Sarzan per il colle della Cisa*. Il Ministero propone lire 24 mila: la Commissione ne ammette 190,000, riservandole rimanenti lire 50,000 ad una legge speciale.

(La proposta della Commissione è approvata.)

Capitolo 36, *Strada nazionale delle Radici ed Eli in Garfagnana da Modena a Turrite-Cava*. Il Ministero e la Commissione propougono lire 23,500.

(La Camera approva.)

Capitolo 37, *Strada nazionale carrarese lungo mare dal confine della provincia di Lucca alla provincia di Genova*. Il Ministero propone lire 40,000

TORNATA DEL 21 MAGGIO

la Commissione ne riserva 30,000 pel motivo già più volte accennato, onde il capitolo sarebbe di lire 10,000, per il che il capitolo colla menzionata riserva sarà approvato in lire 10,000.

(La Camera approva).

Capitolo 38, *Strada nazionale romana per Arezzo*, lire 50,000.

(È riservato).

Capitolo 39, *Strada nazionale Emilia-Toscana*, lire 15,000.

(La Camera approva).

Capitolo 40, *Strada nazionale Ludovica per Castelnuovo*, lire 30,000.

(È riservato.)

Sono approvati senza discussione i seguenti capitoli:

Capitolo 41, *Strada nazionale grossetana*, lire 40,000 rispettivamente proposte.

Capitolo 42, *Strada nazionale da Pozzuoli verso il lago di Licola*, proposto in lire 60,000 dal Ministero e dalla Commissione.

Capitolo 43, *Strada nazionale d'Agnano, in diramazione di quella di Pozzuoli al bosco degli Astroni*, proposto da entrambi nella somma di lire 50,000.

Capitolo 43bis, *Strada di Posilipo*, proposto in lire 29,750.

Capitolo 44, *Strada nazionale al trivio di San Rocco di Capodimonte*, proposto dal Ministero in lire 73,300 e dalla Commissione in lire 62,250.

Voci. A domani! Basta!

PRESIDENTE. Un momento; la parola è al signor ministro degli esteri per presentare uno schema di legge.

PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE PER L'APPROVAZIONE DI UN TRATTATO DI NAVIGAZIONE E COMMERCIO CON LA DANIMARCA.

VISCONTI-VENOSTA, ministro degli affari esteri. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge inteso ad approvare la stipulazione di un trattato di navigazione e di commercio tra l'Italia e la Danimarca.

Questo trattato è perfettamente analogo a quello per cui l'onorevole deputato Rasponi ha oggi presentato il rapporto, cioè il trattato coll'Olanda.

Non vi è specificata in esso alcuna particolare riduzione di tariffa speciale al trattato; ma vi è assicurato il trattamento delle nazioni più favorite da una parte e dall'altra, con perfetta reciprocità delle concessioni di tariffa che i due Governi potrebbero in seguito fare agli altri Governi.

Se gli uffici della Camera si radunassero regolarmente, io non farei la proposta che mi permetto di fare alla Camera; ma siccome gli uffici non si radunano che in casi eccezionali, e vi è un'assoluta analogia fra i due trattati, così domanderei alla Camera di voler rimandare questo progetto di legge alla stessa Commissione che ha già riferito sul trattato coi Paesi Bassi.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione del detto progetto di legge.

CADOLINI. Che si rimandi ad una stessa Commissione un progetto di legge, sul quale questa ha già riferito, io l'ho veduto fare dalla Camera altre volte; ma che un nuovo progetto di legge lo si mandi soltanto per causa di analogia ad una Commissione che esaminò un altro progetto di legge, io non credo che possa ammettersi; quindi non vedo ragioni, perchè la Commissione che ha esaminato il trattato fra l'Italia ed il Belgio debba anche esaminare il trattato fra l'Italia e la Danimarca e mi oppongo alla proposta dell'onorevole ministro degli affari esteri.

VISCONTI-VENOSTA, ministro per gli affari esteri. Ho fatto questa proposta alla Camera nello scopo di risparmiare tempo, e nel caso non sorgessero opposizioni; ma se vi sono delle opposizioni, io non insisto.

PRESIDENTE. Allora seguirà il suo corso ordinario. La seduta è levata alle ore 6.

Ordini del giorno per le tornate di lunedì.

(Alle ore 12):

1° Seguito della discussione della parte straordinaria del bilancio 1864 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Discussione della parte straordinaria dei bilanci dei Ministeri:

Della guerra.

Della marina.

Di agricoltura e commercio;

3° Discussione dei progetti di legge:

Contenzioso amministrativo;

Amministrazione provinciale e comunale.

(Alle ore 8):

1° Interpellanza del deputato Cardente intorno alla convenzione Long relativa all'estrazione delle arene del mare.

Discussione dei progetti di legge:

2° Trattato di commercio e di navigazione tra l'Italia e i Paesi Bassi;

3° Disposizioni intorno ai sequestri sulle pensioni agli ufficiali dell'esercito ed agli impiegati militari;

4° Maggiore spesa per la ferrovia ligure;

5° Attuazione del nuovo catasto nei comuni di Lucca e Viareggio;

6° Acquisto di materiali per ospedali e di effetti di casermaggio per il corpo fanteria della marina;

7° Cessione al municipio di Palermo dell'area già occupata dall'ex-gesuitico Noviziato;

8° Erogazione del legato *Cupece* a favore del ginnasio-convitto *Capece* nel comune di Maglie;

9° Costruzione di nuove caserme e di un ospedale militare;

10. Pensioni vitalizie al generale D'Apice e ad altri ufficiali veneti;

11. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Marolda per disposizioni alle vedove degli impiegati civili che soffrirono nei fatti del 1821.