

TORNATA DEL 4 GIUGNO 1867

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* — *Convalidamento di un'elezione* — *Seguito della discussione del bilancio del dicastero dei lavori pubblici pel 1867* — *Il ministro si oppone ad una riduzione al capitolo 4, relativo al corpo del Genio civile, sostenuta dal relatore Valerio* — *Proposta del deputato Asproni, rigettata* — *Proposta del deputato Possenti, in parte rigettata, in parte approvata* — *Risoluzione proposta dal deputato Cadolini, ritirata dopo osservazioni del presidente del Consiglio, del relatore e dei deputati Bixio e Asproni* — *Approvazione della riduzione proposta.* — *Presentazione di un disegno di legge per lavori d'ingrandimento dell'arsenale di Venezia.* — *Istanza del deputato Fambri per la pubblicazione di documenti, e osservazioni del ministro, e dei deputati Bixio, e Corte* — *Proposte dei deputati Ricciardi, D'Ayala al capitolo 6* — *Spiegazioni del relatore e del ministro* — *La riduzione, oppugnata dal ministro e dal deputato Cadolini sul capitolo 7, è sostenuta dal relatore, ed approvata* — *Voto motivato dal deputato Nicotera e da 59 altri al capitolo 8, relativo alla manutenzione delle strade, per l'equiparazione della condizione di quelle meridionali continentali a quelle delle altre provincie* — *I deputati Plutino Agostino e Asproni lo appoggiano* — *Dichiarazione dei ministri pei lavori pubblici, e per l'agricoltura, industria e commercio* — *La proposta è approvata con modificazione* — *I deputati Protasi, Morini, Mussi e De Lorenzi combattono la riduzione proposta per la strada lacuale in comunicazione colla Svizzera* — *Domanda del deputato Volpe, e chiarimenti del ministro* — *Istanze e domande dei deputati Lovito, Bertea e Morelli Donato* — *Proposizioni dei deputati Tozzoli e Fiastrì, e annunzio d'interpellanza del deputato Righi e di altri.*

La seduta è aperta al tocco e mezzo.

BERTEA, segretario, legge il processo verbale della precedente seduta, che viene approvato.

CALVINO, segretario, espone il seguente sunto di petizioni:

11,550. Il Consiglio comunale di Corciago, Pisano, Tapigliano e Nebbiuno, provincia di Novara, fanno istanza perchè venga dalla Camera approvato il progetto di legge presentato dal deputato Protasi per facultizzare i comuni aperti ad imporre una tassa focolare.

11,551. Il Consiglio comunale di Gerocarne, circondario di Monteleone, domanda che l'esecuzione delle sentenze pronunziate dai conciliatori venga affidata agli inservienti comunali.

11,552. Rossi Michele, ricevitore circondariale di Altamura, si rivolge alla rappresentanza nazionale, perchè voglia provocare dal Ministero l'assesto de' suoi conti in base all'assegno fisso ch'egli percepiva prima del decreto 23 giugno 1863.

11,553. I religiosi professi innanzi agli anni ventuno, dell'Ordine dei Minori Osservanti della monastica provincia di San Ferdinando, in Molise, invocano l'appoggio della Camera perchè la legge sulla soppres-

sione delle corporazioni religiose venga modificata in modo che riconosca il loro diritto alla pensione.

11,554. Fecaratta Emanuele, di Napoli, gioielliere, fa istanza perchè sia sospesa la disamina del progetto di legge intorno al marchio delle manifatture d'oro e d'argento finchè dagli orefici di quella città siasi potuto sottoporre alle considerazioni del Parlamento una loro memoria intorno al medesimo.

ATTI DIVERSI.

LOVITO. Colla petizione, di cui testè si è letto il sunto, sotto il numero 11,552, il signor Rossi ricevitore circondariale di Altamura lamenta l'interpretazione troppo estensiva che il potere esecutivo ha dato ad un voto della Camera, emesso nel giugno 1863, in seguito del quale il potere esecutivo ridusse alla metà tutti gli assegni dei ricevitori circondariali e provinciali. Ora, come sostiene il Rossi, il voto della Camera rifletteva semplicemente gli aggi proporzionali e non già gli assegni complessivi, e poichè è aumentato il lavoro e la responsabilità dei ricevitori circondariali e provinciali, attese le nuove leggi d'imposte che si sono andate ap-

plicando, così egli richiama l'attenzione della Camera sulla parte relativa agli assegni fissi, e chiede inoltre che si aggiustino tutti i conti dal primo luglio 1863, tanto per gli assegni fissi, quanto per gli aggi proporzionali.

Siccome io credo che verrà presto in discussione una legge sulla riscossione delle imposte, così acciocchè sia mandata alla relativa Commissione, io prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza questa petizione.

(È dichiarata d'urgenza.)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calvino.

CALVINO. Colla petizione di n° 11,553 alcuni religiosi della provincia di Molise, i quali hanno professato prima dei 21 anni, domandano una modificazione della legge del 7 luglio 1866.

Siccome noi abbiamo ieri preso in considerazione i progetti di legge degli onorevoli Cannella e Catucci, così io pregherei la Camera a dichiarare d'urgenza questa petizione, onde possa più sollecitamente compiere il suo corso ed essere tenuta presente nell'esame di quei progetti di legge.

(È dichiarata urgente.)

PRESIDENTE. L'onorevole Borromeo ha inviato alla Presidenza la lettera di cui si dà lettura.

MASSARI, segretario. (Legge)

« Il sottoscritto, a nome e per commissione del direttore dell'osservatorio meteorologico del regio collegio Carlo Alberto in Moncalieri ha l'onore di fare omaggio alla Camera dei deputati di una copia del Bollettino meteorologico di detto osservatorio stampato nello scadente anno 1866, nonchè di numeri stampati nei primi quattro mesi del corrente anno, colla riserva, per parte del direttore suddetto, di trasmettere per l'avvenire i numeri che usciranno mensilmente.

« Fa pure omaggio di un opuscolo stampato dallo stesso direttore P. Francesco Denza sulle stelle cadenti osservate in Piemonte nel decorso anno 1866, a nome sempre e per commissione dello stesso direttore, pregando la S. V. onorevolissima a voler il tutto far aggradire alla Camera dei deputati. »

CATUCCI. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 11,554, e d'inviarla alla Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge presentato dal signor ministro di agricoltura e commercio relativo al marchio e saggio delle manifatture di oro e d'argento.

Con questa petizione il gioielliere Emanuele Fecaratta, di Napoli, espone gravi ed imponenti ragioni da meritare tutta l'attenzione della Camera; quindi prego ed insisto perchè alla dichiarazione di urgenza fosse congiunto l'invio.

PRESIDENTE. Se la petizione si riferisce a quel disegno di legge, sarà trasmessa di diritto alla detta Commissione.

VOLPE. La petizione 11,553 dei frati mendicanti di Campobasso a cui alludeva ieri...

PRESIDENTE. È stata oggi dichiarata d'urgenza dietro istanza del deputato Calvino.

Fu anche trasmessa alla Commissione rispettiva.

VOLPE. Ringrazio lei e l'onorevole Calvino.

(I deputati Righetti e Berti prestano giuramento.)

VERIFICAZIONE DI UN'ELEZIONE.

PRESIDENTE. È all'ordine del giorno la verifica di poteri.

Prego l'onorevole Rega di venire alla tribuna per riferire intorno ad un'elezione.

REGA, relatore. Ho l'onore di ragguagliare la Camera intorno all'elezione del collegio di Petralia Soprana, avvenuta nella persona del dottore Deodato Benedetto. Questo collegio consta di 12 sezioni; gli elettori iscritti sono in numero di 708, dei quali 536 intervennero al primo squittinio. I voti andarono così distribuiti: a Deodato dottore Benedetto 206; a Spina avvocato Gaetano 157; a Corrado Lancia 76; al professore Bruno Giovanni 44; al marchese Aitale 42; 11 voti andarono dispersi, e 5 furono dichiarati nulli.

Nessuno dei candidati avendo riportato il numero di voti dalla legge prescritto, si addivenne al ballottaggio. In questa votazione il dottore Deodato Benedetto riportò voti 277, e l'avvocato Spina ne riportò 267.

Per lo che fu proclamato a deputato il dottore Deodato Benedetto.

Le operazioni elettorali seguirono secondo il prescritto della legge, e non esiste alcuna protesta. Ciò non pertanto mi corre il debito di far notare che non tutti i presidenti delle diverse sezioni si curarono di portare eglino stessi i rispettivi verbali nella sezione centrale, ma ne fecero l'invio per mezzo di altre persone con analogo plico; e ciò avvenne tanto nella prima quanto nella seconda votazione. Ma l'ufficio non tenne conto di tale circostanza, e m'incaricò di proporre alla Camera il convalidamento di cotesta elezione, facendo però raccomandazione al ministro per l'interno di provvedere con apposita circolare affinchè i presidenti si rechino personalmente a portare i verbali delle elezioni alla sezione centrale.

(Le conclusioni sono approvate.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL DICASTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1867.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1867.

Rimase sospesa la discussione sul capitolo 4 relativo al personale del real corpo del Genio civile.

Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, *ministro dei lavori pubblici*. Ieri per benignità della Camera mi venne concesso di rimandare ad oggi la votazione sul capitolo 4 che concerne il personale del Genio civile, per chiarire un dubbio insorto circa la somma di lire 129,966 18 aggiuntane al capitolo 11 per stipendi e remunerazioni fisse al personale di custodia dei canali e delle opere idrauliche. L'onorevole relatore, secondo anche le indicazioni date dal bilancio, sosteneva che questa somma fosse per la prima volta inscritta nel capitolo 11, epperò sottratta a quella di lire 1,600,320 stanziata nel bilancio 1866 per il personale del Genio civile. Se effettivamente la cosa fosse in questi termini, io riconoscerei giusto che, essendo una parte di quel fondo stata trasferita in altra categoria, venisse il fondo, destinato al corpo degl'ingegneri, ridotto di altrettanta somma.

Ma le indagini fatte a tal proposito mi confermano che io era nel vero, quando in seguito alle informazioni avute, asserii che già nel 1866 il fondo destinato al pagamento dei guardiani dei canali e delle opere idrauliche era stato stralciato dal fondo destinato al Genio civile, e che le lire 1,600,320 stanziate per il corpo degl'ingegneri, erano unicamente destinate al pagamento dei loro stipendi.

E la prova di quanto espongo si trova in un documento d'incontestabile autorità, quale si è la relazione della Commissione, incaricata l'anno scorso dello studio del bilancio 1866, relazione che venne presentata a questa Camera nella tornata del 18 maggio 1866 dall'onorevole Cadolini. Ivi infatti si legge:

« Capitolo 4. Il Ministero propone una riduzione complessiva di lire 856,400 delle quali lire 692,670 dipendono dalla cessione d'impiegati alle provincie, cosicchè la reale economia si ridurrebbe a lire 164,740.

« Il Ministero poi con sua nota particolare fece conoscere alla Commissione che una parte di questa somma, cioè lire 130,166 16 (vedono che vi è una piccolissima differenza) deve essere riprodotta al capitolo 12 sotto il titolo *Stipendi e remunerazioni pel personale incaricato della custodia e vigilanza delle acque*. Per la qual cosa l'economia vera si ridurrebbe a lire 34,563 82.

« La Commissione che dal primo esame del bilancio si era lusingata che realmente in questa parte si fosse proposta una considerevole riduzione di spesa, fu poscia dalle comunicazioni del Ministero intieramente delusa.

« Il Ministero poi nella sua relazione esprime la speranza che, coll'approvazione del proposto riordinamento del Genio civile, si possa ottenere una nuova economia, la quale, ove corrispondesse alla somma

portata dal relativo schema di legge, che ora sta nelle vostre mani, ascenderebbe ad oltre lire 259,600. »

La Commissione soggiunge poi altre osservazioni, e limita il proposto stanziamento per questa parte di servizio idraulico a lire 115,000, come si vede dalla tabella a pagina 21 della relazione Cadolini, ove sono le variazioni proposte sul bilancio 1866. Ivi il capitolo per *Manutenzione, riparazione e custodia di argini e canali (Spese fisse)* è proposto in lire 169,900, appunto per l'aumento di lire 115,000, per i salari dei guardiani delle opere idrauliche, e ciò indipendentemente dal pagamento degli stipendi degli ingegneri.

Come ricorda la Camera, nell'anno scorso non vi fu discussione di bilanci, avendo essa accordato al Governo coi poteri straordinari l'esercizio provvisorio del bilancio per tutto l'anno. Il Ministero dovendo regolarizzare la contabilità, e provvedere al pagamento dei custodi e guardiani idraulici, creò un fondo apposito mercè un decreto reale del 1° agosto 1866, il quale credito suppletivo si trova compreso nel lungo elenco delle maggiori spese dal 1861 al 1866 presentato alla Camera il 30 gennaio 1867, portante il numero 47. A pagina 140 si legge:

« L'antica pianta del personale del Genio civile comprendeva pur anche una parte del personale dei custodi alle acque. Sui primi del 1865 era sorta l'idea di mettere a carico degli appaltatori della manutenzione degli argini anche queste spese a similitudine di quanto praticasi in Lombardia pei cantonieri stradali.

« Ma sorvenuta intanto la nuova legge sulle opere pubbliche che divise in due categorie i lavori idraulici, chiamando a concorso i corpi morali interessati per ciò che riflette quelle di seconda categoria, se ne abbandonò il pensiero.

« Si riconobbe per altro che se non era più il caso di mettere a carico delle imprese di manutenzione questi soldi, sarebbe stato più conforme, all'ordine stabilito nel bilancio, che le spese per le acque figurassero tutte alla loro sede.

« In questo scopo si cominciò sulla metà dello scorso anno 1865 ad operare il passo, mediante note di variazioni ai prospetti di spese fisse dal capitolo 4 al capitolo 11, di una parte di questo personale, ma non lo si poté compiere per eccezioni elevate dalla Corte dei conti, eccezioni che non furono risolte che sui primi dell'anno 1866 nel senso delle proposte del Ministero; che cioè tutte le spese delle acque dovessero figurare sotto la sezione relativa del bilancio.

« Ma per queste tarde decisioni avvenne che nel proporre le spese del 1866 si portasse al capitolo 4 soltanto il personale del Genio civile propriamente detto, escludendone i custodi, e che non si iscrivesse poi al capitolo 12 l'altra parte che rimaneva ancora a caricarsi a questo capitolo per quei custodi che avevano figurato sul capitolo 4.

« A riparare quindi a questo difetto si propose che

l'articolo 2 del capitolo 12 da lire 30,330 fosse portato a lire 160,296 18, per avere così i mezzi di soddisfare tutto questo personale, e che fosse perciò concesso un credito suppletivo di lire 129,966 18. »

Vede pertanto la Camera che nell'esercizio del 1866 il fondo destinato al pagamento dei custodi delle opere idrauliche formò oggetto di un credito suppletivo, restando l'ultimo capitolo 4 destinato al personale del Genio civile.

Reso così evidente come queste due somme siano fra loro perfettamente distinte, chè l'iscrizione nel capitolo 11 del bilancio 1867 di questa somma non forma duplicazione, credo che rimanga pur dimostrato come la somma del capitolo 4 corrisponde esattamente a quella necessaria per gli stipendi degl'ingegneri.

Come dissi, la somma di questi stipendi trovasi nella relazione annessa al progetto ministeriale pel riordinamento del Genio civile, presentato il 31 gennaio 1867, che porta il numero 55.

Ivi è dimostrato che per gli stipendi del personale effettivo del Genio civile e degl'inservienti addetti all'ufficio si richiede l'approssimativa somma di lire 1,600,000. Dissi già, come essendo stanziata nel bilancio del 1867 la minor somma di 1,525,000 lire, mancherebbero 75,000 lire, per poter pagare questi stipendi; ma siccome d'altra parte vi possono essere vacanze o diminuzioni di spesa lungo l'anno, credo di poter, senza compromettere il servizio, acconsentire a che il capitolo 4 sia votato nella somma di lire 1,525,000. Ma, ripeto, non potrei acconsentire che questa cifra venisse ancora ridotta, poichè ciò comprometterebbe il servizio, e metterebbe il Ministero nell'impossibilità di soddisfare agli stipendi che sono dovuti finchè non si presenti una legge la quale venga a cambiare la condizione delle cose.

Dopo queste spiegazioni io spero che la Camera vorrà acconsentire che il capitolo 4 sia votato senza alcuna modificazione.

VALERIO, relatore. La Camera ricorda i dati su cui si agitò la quistione relativa alla somma di questo capitolo 4.

Il Ministero che propose il primo progetto di bilancio del 1867 aveva proposto questa somma in 1,450,000 lire, lascio le frazioni: lo stesso Ministero, proponendo il secondo progetto di bilancio 1867, domandava un aumento di 75,000 lire e portava questa somma a 1,525,000 lire.

Proponendosi dalla Commissione di stare alla prima proposta del Ministero, e di rifiutare quindi le 75 mila lire di aumento che si contenevano nella seconda proposta, ne nacquero due ordini di argomenti. Il primo fu questo: il Ministero stesso, proponendo un milione e 450 mila lire, escluse la ragione che questa riduzione fosse dipendente dalla legge del riordinamento dei lavori pubblici. Questo è chiaramente indicato nella

nota preliminare al primo progetto di bilancio del 1867. Il vostro relatore poi indicava un'altra ragione e questa derivava da che effettivamente dal capitolo 4 si fossero portate al capitolo 11 circa 130 mila lire di spese di guardiani e custodi di argini che prima figuravano al capitolo 4.

Egli è certo che nel secondo progetto di bilancio del 1866 questa somma non era iscritta al capitolo 11.

Il ministro dice esattamente che già alla Commissione del bilancio del 1866 fu domandata l'iscrizione di questa cifra.

Io lo conoscevo, ed ho qui per estratto le conclusioni che ho ricavate dalla relazione del bilancio 1866, come l'ho fatto dalla relazione dei bilanci anteriori. Ma se noi dobbiamo risalire all'operato delle Commissioni del bilancio 1866, se quest'operato dovesse servire di base, io credo che allora questa base si dovrebbe prendere non solo nelle iscrizioni di somme maggiori, ma anche nelle ordinarie.

L'onorevole Cadolini, che era relatore di quel bilancio, si ricorderà benissimo che al capitolo 4 cominciava a proporre una resecazione di 50 mila lire, e quindi al capitolo 11 si domandava d'iscrivere lire 130 mila, egli non la voleva iscrivere che per lire 115 mila; ed in questo senso deliberava la Commissione generale del bilancio 1866; dunque 50 e 15 fanno 65,000, che assai da presso stanno alla cifra di economia, che la Commissione sostiene ancora oggi.

Ma, dice l'onorevole ministro: vedete, a questa somma abbiamo provveduto con una spesa straordinaria; ma in prima, questa spesa straordinaria non è ancora sancita dalla Camera; e poi quand'anche fosse sancita dalla Camera, ciò non toglierebbe che sia sempre vero che il Ministero stesso il quale domandava alla Commissione, di cui fu relatore l'onorevole Cadolini, di aggiungere le 130,000 lire al capitolo 11, che allora era 12, quello stesso ministro nel primo progetto di bilancio riteneva di poter far fronte al capitolo 4 con 1,450,000 lire, senza tener conto della legge di riordinamento del Genio civile.

Per tutte queste ragioni, la vostra Commissione persiste nel domandare che si mantenga la cifra stessa proposta nel primo progetto di bilancio del Ministero e non si ammetta l'aumento di 75,000 lire su questo capitolo, aumento che sarebbe in contraddizione colle deliberazioni della Commissione del 1866, se alle deliberazioni di quella Commissione si vuol riferire, che è in contraddizione colla proposta del ministro, e che infine non risponde alle necessità di economia che abbiamo davanti a noi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole relatore voleva già fino da ieri trovare una contraddizione tra le indicazioni contenute nella prima edizione del bilancio 1867 e quelle della seconda edizione. Ora

contraddizione non c'è. Ed invero che cosa si dice nella prima edizione:

« Non essendo presumibile che col principiare dell'anno possano, senza compromettere gravemente il servizio, ridursi i quadri del personale, secondo è proposto colla nuova legge presentata al Parlamento, si propone, compresi i salari degl'inservienti, lo stanziamento della somma contronotata (lire 1,450,000) con una diminuzione di lire 150,320 sopra quella dell'anno 1866. »

Come vedono, qui non si dice che fosse impossibile d'introdurre nell'anno una diminuzione dipendente dalle riforme, si voleva solo dire che non era possibile ottenerla al principio dell'anno e per l'intero esercizio.

Notino ora che questo bilancio veniva presentato nel 1866; ma allora il Ministero aveva proposto il primo progetto di riforma del corpo del Genio civile, il quale fissava la spesa integrale a lire 1,284,000, mentre poi nel secondo progetto di bilancio doveva aver presente anche il secondo progetto di legge presentato, il quale stabiliva una cifra maggiore per il ruolo del personale. Si limitava quindi a dire che per quest'anno non era possibile una diminuzione maggiore di lire 75,000. In seguito ha creduto che la riforma non dovesse esser così radicale, e che fosse opportuno conservare un maggior numero d'impiegati, quindi un maggior importo di stipendi; epperò ha dovuto di necessità diminuire l'economia che era proposta, e portarla soltanto a lire 75,160 in luogo delle lire 150,320.

Io credo ora di aver esposti alla Camera tutti i fatti avvenuti, e mostrato il vero stato della questione. Mi rimetto quindi al suo giudizio, persuaso che non vorrà togliere al Ministero il mezzo di corrispondere agli impiegati gli stipendi, finchè non sia riformata la pianta di questo servizio speciale.

PRESIDENTE. L'onorevole Asproni propone questo voto motivato:

« La Camera invitando il Ministero a presentare in questa Legislatura una legge intesa a sopprimere il corpo del Genio civile per dar luogo alla libera concorrenza, passa all'ordine del giorno. »

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata, e quindi respinta.)

L'onorevole Possenti propone queste conclusioni:

1° Di non accogliere la proposta della Commissione;

2° Di ristabilire in bilancio la cifra del 1866;

3° D'invitare il signor ministro a presentare nella corrente Sessione un progetto di riordinamento del Genio civile, ed intanto a non fare nuove nomine nè promozioni e nemmeno scioglimenti dalla disponibilità in caso di vacanza supplendo soltanto col personale esistente in un ufficio quello che venisse mancando in un altro, secondo la relativa importanza dei due uffici. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO, relatore. È solo allo scopo di far notare che

delle proposte Possenti, la prima non è una proposta, perchè non è che la negazione della proposta della Commissione; la seconda, noti bene la Camera, andrebbe ad aggiungere alla somma stessa proposta dal Ministero nel secondo progetto di bilancio altre 75,500 lire, oltre quelle che domanda il Ministero. Non dico altro.

PRESIDENTE. Le osservazioni fatte dall'onorevole Valerio portano alla necessità di dividere, nella deliberazione, queste varie proposte.

La prima consiste nel non accogliere la proposta della Commissione. Basterà votare contro la medesima.

VALERIO, relatore. Sarebbe un aumento alla somma del bilancio.

PRESIDENTE. La seconda, potendo considerarsi come un emendamento, pare che possa essere messa ai voti. Prima di tutto però annunzio in che consiste. Propone l'onorevole Possenti di ristabilire in bilancio la cifra del 1866.

Chi appoggia questa proposta è pregato di alzarsi. (Non è appoggiata.)

Ora pongo ai voti la terza che consiste nell'invitare il signor ministro a presentare nella corrente Sessione un progetto di riordinamento del Genio civile ed intanto a non fare nuove nomine nè promozioni e nemmeno scioglimenti dalla disponibilità in caso di vacanza, supplendo soltanto col personale esistente in un ufficio quello che venisse mancando in un altro, secondo la relativa importanza dei due uffici.

Chi appoggia questa terza proposizione dell'onorevole Possenti è pregato di alzarsi.

(È appoggiata, e quindi approvata.)

L'onorevole Cadolini invia al banco della Presidenza questa sua proposta:

« La Camera invita il Ministero a presentare in questa Sessione un progetto di legge tendente a dar facoltà al Ministero di far fin d'ora le possibili riduzioni nel personale del Genio civile. »

CADOLINI. Io faccio solo osservare che questa proposta non contraddice punto alla proposta che fu già approvata dalla Camera. La proposta approvata ha per iscopo il riordinamento del Genio civile. Ora, come ognuno facilmente comprenderà, durante questa Sessione è impossibile che la Camera voti un progetto di legge di questa importanza; per lo contrario il votare, l'attribuire con un articolo di legge la facoltà al Ministero di ridurre il personale del Genio civile parmi che alla Camera possa costare ben poca fatica. Sembrami che la Camera possa essere stimolata a ciò fare dalla necessità di mantenere verso il paese la promessa fatta tante volte e con tanta solennità, d'introdurre economie. Ora, come ho già detto ieri, se non si faranno economie sopra questo capitolo, non se ne faranno mai. A questo riguardo non so come spiegare l'operato del Ministero. Il Ministero non vuole per-

suadersi che quando si tratta di personale, bisogna qualche volta avere il cuore coperto di ferro, bisogna camminare diritto diritto per la propria strada; se no le economie non si faranno mai.

Spero dunque che la Camera voglia approvare la proposta da me fatta, che tende ad invitare il Ministero a presentare un progetto di legge, il quale abbia per intento di dare al Ministero stesso la facoltà d'introdurre fin d'ora nel personale del Genio civile le riduzioni che sono possibili.

PRESIDENTE. Domando se la proposta dell'onorevole Cadolini è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la metto ai voti.

RATTAZZI, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per l'interno. Domando la parola per una breve spiegazione.

Se la Camera crede di conferire al Ministero questa facoltà, che si può qualificare per eccezionale e straordinaria, non vi sarebbe bisogno, a parer mio, d'invitare il Ministero a presentare un disegno di legge tendente soltanto a conseguire cotesta facoltà. Mi pare invece che potrebbe la Camera stessa nella legge d'approvazione dei bilanci, inserire un articolo, nel quale si dica: « Il Ministero avrà la facoltà, per quanto concerne l'ordinamento del Genio civile, di fare quelle riduzioni che crederà compatibili col servizio, e che crederà necessarie, avuto riguardo alle condizioni delle nostre finanze. »

Ma se per lo contrario si dovesse dal Ministero presentare un disegno di legge da sottoporre a tutte le fasi consuete, vede bene la Camera che sarebbe molto difficile che esso venga approvato.

Io quindi pregherei l'onorevole deputato Cadolini di riservarsi a far la sua proposta con un articolo addizionale al tempo in cui cadrà in discussione lo schema di legge per l'approvazione del bilancio.

VALERIO, relatore. Le osservazioni dell'onorevole presidente del Consiglio sono di una tale evidenza che io non saprei nulla aggiungervi. Ma io vorrei ricordare alla Camera che questa questione è poi anche una questione generale che vuol essere trattata ampiamente; e perchè si vuol pregiudicarla ora, perchè si vuol dare al Ministero il potere di far questa riforma, mentre potrebbe darsi che si dovessero, come io credo conveniente, far delle riforme ben più radicali di quelle che porterebbe la proposta Cadolini?

Se noi continuiamo con questo sistema d'intralcio le questioni generali alle questioni speciali...

CADOLINI. Chiedo di parlare.

VALERIO, relatore... io l'ho già detto più volte, e non lo ripeterò più, ma più volte a nome della Commissione ho detto che in tal modo noi non riusciremo allo scopo a cui miriamo, noi non voteremo il bilancio del 1867, e non prepareremo le basi al bilancio del 1868.

Del resto la Commissione non ha altro a fare se non che rimettersi alla volontà della Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io dichiaro di ritirare la mia proposta, e di riservarmi di presentare un articolo addizionale al bilancio; solo vorrei sapere dall'onorevole Valerio quando sorgerà questa benedettissima occasione in cui questa questione si potrà trattare. Più volte egli ha detto che qui non era la sede di questa questione, più volte noi abbiamo risposto che non sapevamo dove questa sede sarebbe.

Egli pare che intenda di presentare alla Camera un lavoro addizionale alla relazione attuale, e che quel lavoro addizionale debba essere la base di questa discussione; ma la Camera mi consentirà che, finchè non abbiamo fra le mani questo lavoro, esso per noi non sussiste, epperò non sussiste per noi la desiderata buona occasione. Credo perciò di essere stato razionale e logico supponendo che l'occasione di fare la questione fosse questa e non altra.

PRESIDENTE. L'onorevole Bixio ha la parola.

BIXIO. Io vorrei ricordare che in cotesto capitolo, come già in altri, vi è un diverso ed opposto sistema fra la Commissione e la Camera.

Quella benedettissima proposta dell'onorevole Restelli pare che ci abbia fatto perdere la memoria; è certo che si è stabilita una cosa ben chiara.

L'onorevole Valerio quando ha presentato la prima parte della relazione, confortato da un voto della Camera sulla proposta del Villa, del Ferraris e di alcuni altri, ha diviso la sua relazione in due parti.

Nella prima parte era l'esame del bilancio a base delle leggi attuali, ed all'infuori della riforma delle diverse leggi organiche.

Ora, mentre da noi della Commissione si discute in base a queste premesse determinate del resto dalla Camera, noi seguiamo un sistema di discussione e la Camera un altro, per cui io davvero non so cosa dobbiamo fare: per esempio, sulla soppressione del Genio civile, io non dico ancora, e neanche il relatore può dire il concetto preciso della Commissione generale; ma il lavoro è terminato, è scritto, è preparato, e già si comincia a leggerlo ed a discuterlo.

Lo dichiaro francamente, noi andiamo molto più in là, e venne proposta dal relatore della Commissione la soppressione completa del corpo del Genio civile, ma naturalmente bisogna fermarsi un momento, non correre a precipizio, perchè ci sono molte obiezioni e serie. O vi affidate alla Commissione, ed aspettate che vi presenti il lavoro e lo discuterete, o non vi affidate alla Commissione, ed allora diteci quali norme dobbiamo seguire. È evidente che nella questione del Genio civile vi sono talune parti che possono senza inconvenienti essere sopresse e cedute al demanio che le amministra; parlo dei canali demaniali, per esempio, ci sono

talune parti che possono essere date alla marina, come sono i porti, le spiagge ed i fari; insomma si può distribuire il servizio del Genio civile in altri modi più economici e più razionali che la Commissione intende di proporvi; ma se non lasciate il tempo necessario, se si pregiudica una questione di tanta importanza, arriveremo sempre più tardi allo scopo che tutti ci proponiamo. Bisogna provare che si può fare altrimenti e bene, spendendo meno e andando innanzi con una soppressione di carriere ufficiali. Ma tutto questo con qual sistema si potrà fare?

CADOLINI. Chiedo di parlare.

BIXIO. L'onorevole Cadolini domandava quando sarà la sede di questa discussione; quando verrà la seconda parte della relazione annunciata, rispondo io, allora la Camera discuterà.

Del resto, ripeto a lui che questo è un sistema che la Commissione ha seguito dopo un voto della Camera. Se essa vuole mutare il sistema di discussione, se dopo la proposta Restelli vuol tenere una via diversa, lo dica chiaramente. Io, per esempio, che sono per la soppressione del Genio civile, non ho votato, perchè dal momento che la Camera ha deciso di seguire un dato metodo, non posso comprendere che tutti i momenti lo si cambi.

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Bixio, siccome la proposta dell'onorevole Cadolini è stata ritirata e parmi che le sue osservazioni siano di massima...

BIXIO. Si riferiscono al sistema, ed io le faceva per allontanare il pericolo di trovarci continuamente in lotta.

PRESIDENTE. Ebbene, quando si presenterà l'occasione, ella potrà fare una mozione d'ordine; ma ora, siccome è tolta di mezzo la proposta dell'onorevole Cadolini, parmi non occorra procedere oltre su cotesto punto.

La parola spetta all'onorevole Asproni.

ASPRONI. Questo è il frutto dell'adozione della proposta dell'onorevole Restelli, contro del quale io mi sono alzato, e contro del quale l'onorevole Bixio aveva parlato molto bene. Quando s'invertono certe consuetudini nei Parlamenti, si moltiplicano le ciarle; se avessero seguito l'ordine consueto che è stabilito (e l'esperienza che si è avuta nei Parlamenti ne è prova), noi non saremmo certo in questa condizione di rientrare ad ogni articolo nella discussione generale.

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Io vorrei solo far osservare all'onorevole ministro che, soltanto quando ci sarà presentato questo lavoro addizionale della Commissione, soltanto quando potremo sapere in che consista, noi conosceremo su qual terreno potremo camminare, e quali saranno le questioni riservate. Ma finchè quel lavoro non è compiuto, noi non possiamo sapere nulla di tutto questo. Ed è perciò che accadono confusioni, per evitare le quali bisognerebbe che il relatore dicesse almeno quand'è che sarà presentata questa sua appendice alla relazione.

VALERIO, relatore. Io credeva che l'onorevole Cadolini fosse al corrente quanto io stesso di questa questione. Io dissi poco fa alla Camera che il relatore ha fatto questa parte del suo lavoro, e l'ha presentata alla Sotto-Commissione che l'ha approvata fino dal giorno di venerdì.

Ma questo lavoro ha naturalmente suscitato delle discussioni, e nessuno certo poteva dubitare che non dovesse suscitarse, dappoichè tocca a gravi questioni, questioni che non si risolvono stando sopra un piede. Toccano ad interessi gravi dello Stato, ad interessi di una importante classe d'impiegati, e toccano a dei lavori di una grande importanza. Io che vado a delle conseguenze molto radicali in questa parte, non mi faccio illusione a credere che sia cosa così semplice. Queste discussioni hanno bisogno del tempo per essere risolte, e per conseguenza io non posso dire all'onorevole Cadolini quando saranno terminate: egli mi domanda una cosa a cui non ho mezzo alcuno per poter rispondere, perchè non dipende da me.

PRESIDENTE. La Commissione dunque propone che al capitolo 4 si assegni la somma di 1,450,000 lire. Il Ministero chiede invece che si assegni la somma di 1,525,160 lire.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Io propongo che si stia al progetto di bilancio proposto dal Ministero, perchè non potendosi procedere alla riforma del corpo del Genio civile in quest'anno, la somma proposta in 1,525,000 lire è strettamente necessaria.

PRESIDENTE. Il ministro propone che a questo capitolo si assegni la somma di 1,525,000 lire; pongo ai voti...

Una voce a sinistra. La Commissione accetta?

VALERIO, relatore. No, la Commissione insiste sulla somma di 1,450,000 lire che era già stata proposta dal Ministero nel primo progetto di bilancio.

PRESIDENTE. Ministero e Commissione avevano già dichiarato più e più volte di tener ferma la loro rispettiva proposta.

VALERIO, relatore. Perdoni, ma siccome fui dalla Camera interpellato...

PRESIDENTE. Non diceva per lei, ma per l'interpellante.

Pongo ai voti la proposta del signor ministro, il quale chiede che per questo capitolo sia stanziata la somma di 1,525,000 lire.

(Dopo prova e controprova è respinta.)

Pongo ai voti la proposta della Commissione che è di assegnare a questo capitolo lire 1,450,000.

(È approvata.)

PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE RELATIVO ALL'ARSENALE DI VENEZIA.

PESCETTO, ministro per la marineria. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per lavori di riordinamento e ingrandimento dell'arsenale marittimo di Venezia. (V. Stampato n° 86)

PRESIDENTE. Si dà atto all'onorevole ministro della marineria della presentazione di questo progetto di legge, che sarà inviato alla stampa e distribuito.

(L'onorevole Carbonelli presta il giuramento.)

FAMBRI. Domando che al progetto di legge del ministro della marineria pei lavori dell'arsenale marittimo di Venezia vengano annessi tutti i documenti grafici i quali possono illuminare il giudizio degli uffici della Commissione e della Camera.

Per quanto sia natura del potere legislativo di portare piuttosto amministrativamente che tecnicamente il proprio giudizio sulle proposte di legge, io credo che dai rispetti tecnici non si possa troppo prescindere. Non vi può essere un progetto tecnicamente sbagliato ed amministrativamente plausibile: d'altronde perchè dovrebbe la Camera ammettere una certa propria impotenza ad approfondire da tutti i lati le questioni su cui pur deve pronunziarsi?

Oltre a ciò io propongo che il progetto di legge pei lavori del porto di Venezia sia dichiarato d'urgenza.

PRESIDENTE. Sappia l'onorevole Fambri che questo disegno di legge, da quanto ora veggo, è presentato con corredo di relazioni, di disegni, di piani e di calcoli dimostrativi; ma vorrei sapere, se l'onorevole ministro sia d'avviso che questi documenti debbano essere stampati.

PESCETTO, ministro per la marineria. Io credo che sia molto meglio che vengano stampati; come deputato molte volte ho dichiarato che mi sembrava impossibile di portare un giudizio sopra un progetto tecnico, se esso non era corredato di tutti i documenti necessari.

Io quindi non ho alcuna difficoltà in proposito, e ciò anche nella considerazione della necessità del controllo che il paese deve esercitare sulle operazioni che propone di fare il ministro e sull'utile impiego delle somme stanziante.

PRESIDENTE. Stimo mio debito di far riflettere alla Camera che la stampa di questi allegati richiederà un considerevole spazio di tempo, e dispendio non lieve.

COMIN. Mi sembrerebbe che, come si è fatto altre volte, gli allegati tecnici potrebbero essere depositati in segreteria, ed ognuno dei deputati potrebbe andarli a consultare.

ARALDI. Io voleva fare la stessa avvertenza testè mossa dall'onorevole Comin, poichè altre volte ho potuto riconoscere che il deposito di questi documenti in segreteria è stato sufficiente.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro non ha fatto veruna proposta; quindi non è necessario di procedere ai voti.

GIOVANOLA, ministro per la marineria. Io mi rimetto alla decisione della Camera.

PRESIDENTE. Sta bene.

Se non vi è opposizione, la discussione di questo

progetto di legge sarà dichiarata urgente, dietro la domanda che ne ha fatta l'onorevole Fambri.

(È dichiarata di urgenza.)

L'onorevole Fambri ha facoltà di parlare.

FAMBRI. È vero che la stampa di questi documenti è costosa e richiede del tempo, ma per questi casi sono spesso adoperati i mezzi fotografici, che arrecano una spesa minore; se, per esempio, si volesse ricorrere all'ufficio dello stato maggiore in Torino, io credo che in brevissimo tempo si potrebbe avere un numero di copie sufficiente, con pochissima spesa. (*Movimento di dissenso*)

BIXIO. Mi è d'uopo di erigermi ad avvocato delle economie.

Quando si tratta dell'esercito e della marineria, si vuole l'economia ad ogni costo; quando si tratta poi di altri argomenti, invece si vogliono aumenti di spese.

Io sono relatore sopra un progetto di legge riflettente lavori marittimi, ed ho visto che il Governo, come fa sempre, e come credo abbia fatto sempre, nella presentazione dei progetti si sono uniti quanti mai documenti si possono desiderare.

Comprendo che questo metodo economico possa nuocere per l'esatta conoscenza delle proposte nel momento della discussione degli uffici, ma appena nominata la Commissione referente, questa trova nel progetto d'arte quanto importa per studiarlo e riferire. D'altronde la pubblicazione del progetto ministeriale porterebbe anche la necessità della pubblicazione della Commissione. Ora io credo che non vi sia bisogno di fare questa spesa, la quale sarebbe troppo grave, mi permetta di dirlo l'onorevole Fambri. I lavori proposti per Venezia devono seguire la stessa sorte di quanto accade agli altri anche perchè sono assai più voluminosi. Ebbene, io giudico dal progetto del porto di Palermo che il ministro dei lavori pubblici ha riunito tanti di quei documenti quanti se ne possono desiderare, e così credo succederà anche per quello di Venezia, e quindi non credo che debba estendersi alla generalità una spesa che sarebbe eccessiva.

Le economie bisogna volerle da per tutto, e tanto più poi dove è ragionevole di volerle.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole presidente del Consiglio.

RATTAZZI, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per l'interno. A fine di troncare questa discussione, che mi pare faccia perdere molto tempo, senza che se ne tragga gran vantaggio, io intenderei di proporre che si lasciasse al giudizio della Commissione, che verrà nominata per l'esame di questo progetto di legge, il vedere se, per i disegni e piani che furono annessi alla relazione del ministro della marina, sia opportuno il porli sotto gli occhi di tutti i deputati. Se quella Giunta entrerà in questo ordine di idee, allora ella stessa potrà provvedere perchè ne sia fatta la stampa; se invece le parrà che ciò non sia as-

solutamente necessario, allora basterà che questi documenti siano depositati nella segreteria, ove ognuno li potrà consultare. Mi pare che in tal guisa si possano conciliare i dispareri che si sono manifestati.

CORTE. Io credo che si dovrebbe anche decidere un'altra questione, ed è quella di non discutere nessun altro progetto di legge che porti spese nuove finché non sia a nostra conoscenza la relazione del bilancio passivo e del bilancio attivo.

Ho udito parlare di economie ed esservi intendimento di non fare spese nuove straordinarie; nulla di meno vedo che di continuo se ne fa proposta alla Camera.

Io penso poi che è un grande errore quello che il Governo stesso si faccia egli costruttore di un'infinità di cose, come porti, strade e somiglianti lavori. Io credo che quelle opere devono sorgere da sé quando ce n'è il bisogno, e che allora le fanno molto meglio gl'interessati.

PRESIDENTE. Onorevole Corte, ella entra nella discussione generale della legge.

CORTE. Mi è forza entrare in queste particolarità perchè credo che non si dovrebbe esaminare un progetto nuovo di spese, prima di conoscere la nostra posizione finanziaria, e di sentire dai relatori delle Commissioni del bilancio attivo e passivo delle finanze in che acque stiamo.

PRESIDENTE. Il progetto di legge è già stato dichiarato urgente. L'incidente è esaurito.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. Si riprenderà ora l'esame del bilancio.

Il deputato Ricciardi ha domandato di parlare sul capitolo sesto che riguarda le spese di traslocamento, d'indennità e diverse.

RICCIARDI. Veggo con dispiacere che, mentre tutti siamo profondamente convinti della necessità di fare delle economie e delle economie radicali, nel 1867, invece di essere diminuite, per lo più sieno accresciute le somme. E ciò accade precisamente in questo capitolo 6, ove trovo un aumento di 34,000 lire. Ora vorrei sapere dalla Commissione, la quale ha proposto parecchie economie, il perchè abbia tollerato questo aumento di 34,000 lire. Tutti poi sanno come si abusi di questi trasferimenti, che barbaramente sono chiamati *trasferte*. Per un nonnulla si mandano impiegati dalle falde delle Alpi alle falde dell'Etna, e grandi somme costano allo Stato questi viaggi soprattutto per gli ispettori, i quali ricevono 5, 10, 15 e fino a 50 lire al giorno d'indennità, e spessissimo per non far nulla. Io potrei citare molti esempi; ma, come ho sempre abborrito dal nominare persone, mi tacerò.

Segue poi una parola la quale mi fa un pessimo ef-

fetto, ed è la parola *diverse*. Che cosa sono queste spese diverse? Io veggo sempre con gran paura questa parola *diverse* nei nostri bilanci, e, nel leggerla, dico fra me: *latet anguis in herba*.

Desidererei dunque qualche schiarimento dalla Commissione, cioè vorrei sapere il perchè abbia ammesso un aumento di lire 34,000; e dall'onorevole ministro aspetto alcuna dichiarazione su queste spese diverse.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole D'Ayala.

D'AYALA. Guardando allo scopo, io mi permetto di fare una rapida osservazione soltanto.

Non vorrei che questi bilanci, i quali saranno forse letti da forestieri, potessero lasciar credere che in Italia si usino ancora misure le quali non siano decimali. Infatti si legge in questo capitolo 6:

« Somma a calcolo pel pagamento dell'indennità di viaggio al personale del Genio civile, agli assistenti temporanei, ai praticanti, ai *trabuccanti*. »

Ma che? Siamo ancora col trabucco, che era un'antica misura uguale a tre metri ed una frazione? Sarebbe una vergogna che noi lasciassimo passare queste locuzioni che non sono punto grammaticali, ma indicano che coloro i quali compilano questi bilanci, non pensano, non dico alla grammatica, ma neppure alla dignità d'Italia.

In aggiunzione poi alle parole dette dall'onorevole mio amico Ricciardi sulle *spese diverse*, debbo osservare che siffatte spese diverse cadono sul servizio dei porti, delle spiagge e dei fari, il quale argomento è collocato nella sezione 4 del presente bilancio. Perchè dunque queste spese, le quali appartengono alla sezione 4, debbono venire qui alla sezione 1?

Io perciò, quanto alla prima parte, prego l'onorevole ministro, il quale disse il bilancio del 1868 essere alla stamperia, che se non volle accettare la mia prima preghiera, poichè gli parve forse scompaginare l'impaginatura del foglio col fare quell'emenda che io proponeva della divisione in due articoli del capitolo secondo, volesse almeno accogliere questa seconda, che il correttore del Ministero voglia cancellare i *chiaricanti* e *trabuccanti*, salvo che non potesse anche passare la prima parola come significato di caterattai, di coloro cioè che sono addetti al servizio delle cateratte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

VALERIO, relatore. Io debbo in prima una risposta all'onorevole Ricciardi.

La Commissione ha preso ad esame le spese di trasferta nelle quali molto volentieri avrebbe portato una riduzione anche pel 1867, come spero la porterà pel 1868; ma che queste 34,000 lire fossero necessarie ne fu convinta dalle dimostrazioni che gli furono date dall'amministrazione.

E bisogna ritenere che queste spese d'indennità di trasferta furono accresciute per il sistema d'accramento del Genio civile creato dalla legge disgraziata

del 1859. Presiedette a quella legge un sistema di creare degli uffici forti, potenti, riuniti. Dunque, levati via gli uffici circondariali, si è concentrato tutto nell'ufficio principale. Ora il servizio degl'ingegneri è un servizio che vuol essere locale! Hanno un bel fare; tutte le volte che si vuole fare del servizio degli ingegneri una burocrazia accentrata, si va contro la natura delle cose. L'ingegnere non è utile se non sul luogo.

Quindi quello che si è pensato e si è creduto di risparmiare da una parte è stato necessario mettere dall'altra, cioè pagare le trasferte. Finchè le cose stanno come sono, è necessario il dare a questi ingegneri i mezzi di sorvegliare questi lavori; ed il togliere via l'indennità di trasferta sarebbe un fare stare a casa, nel centro provinciale, quel personale che è necessario che vada sui luoghi dove si hanno da fare gli studi, od a condurre i lavori. Questa sarebbe la peggiore delle economie che la Commissione vi avesse potuto proporre, ed è perciò che la Commissione non ve l'ha proposta.

Rispondendo poi all'onorevole D'Ayala, gli dirò che la Commissione avea così poco tempo per pensare alle cifre, che delle parole usate nel bilancio si è preoccupata poco. Ciò nondimeno la Commissione non s'opone alla proposta dell'onorevole D'Ayala, sempre all'erta in tutto ciò che tocca alla proprietà della nostra lingua, specialmente se è applicata alle tecniche cose.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Agli eccitamenti degli onorevoli preopinanti risponderò che la dizione *Spese diverse*, compresa nel capitolo 6, si trova spiegata dalle indicazioni contenute nei tre articoli in cui il capitolo si divide.

Ciascun articolo indica specialmente la qualità delle spese a cui sono i vari fondi destinati.

Tutti questi fondi hanno relazione alle indennità che si corrispondono al corpo del Genio civile, il quale è incaricato non solo dei ponti e delle strade, ma eziandio degli argini e dei porti. Ne segue perciò che, quantunque le spese proprie delle opere si contengano in diverse sezioni, la sezione del personale tecnico abbraccia le spese per le prestazioni di esso in tutti i servizi. In ciò nulla v'ha d'irregolare, nulla d'illogico, e non v'ha nulla di contrario alle regole di buona contabilità, se quivi si parla delle spese di trasferte.

Quanto alla minore esattezza e purezza di linguaggio rilevata dall'onorevole D'Ayala, può essere certo che, per quanto dipende da me, farò che la dizione sia corretta. Ma la stampa del bilancio non è ufficio del Ministero dei lavori pubblici, perchè, come sa la Camera, il bilancio viene presentato alla Camera dal ministro delle finanze, e i vari dicasteri non fanno che trasmettere a quello delle finanze i loro speciali bilanci, i quali sono poi dal medesimo mandati alle stampe. Però, procurerò di avere dal Ministero delle finanze le bozze, e darò le opportune istruzioni perchè

vi s'introducano i cambiamenti di parole richiesti per una migliore dizione.

Mi rincresce che l'onorevole relatore abbia chiamato disgraziata la legge del 1859, della quale ebbe la responsabilità un mio caro amico che quanti hanno conosciuto piangono ancora. La legge del 1859, ben lungi dall'essere cattiva, venne anzi, quando fu necessario dare all'Italia una legge pei lavori pubblici, estesa a tutte le provincie, e nel 1865 quando si volle procedere all'unificazione amministrativa del regno, si prese per base la legge del 1859...

VALERIO, *relatore*. Si è fatto male.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*... e tutte le disposizioni sostanziali della legge del 1859 vennero trasportate nella legge del 1865.

Quanto poi al corpo del Genio civile, osservo che la legge del 1859 non fece altro che introdurre in Piemonte le consuetudini, gli usi, le leggi esistenti in Lombardia e nella Venezia e nell'Italia centrale, dove il servizio degl'ingegneri, massime per quanto riguarda le opere idrauliche, era molto meglio ordinato che non in Piemonte.

Quindi non credo giusto il dare l'epiteto di cattiva ad una legge che è un vero progresso e che ha ottenuto l'approvazione e le lodi degl'intelligenti, tanto nel regno che all'estero.

D'AYALA. Io cominciai le mie prime brevi parole, dicendo che era mio scopo di guardare non tanto alla lingua, ma alla dignità italiana, perchè non si fosse creduto aversi ancora da noi e il trabucco del Piemonte, il braccio toscano e la canna di Napoli, e così via via.

Io poi soggiunsi che in questo capitolo sesto, il quale appartiene alla sezione prima, sono comprese tutte le diverse spese, anche del servizio dei porti, delle spiagge e dei fari; ed io dicevo che questo argomento è posto nella sezione quarta, e sotto questa denominazione generale di lavori pubblici nella sezione quarta abbiamo appunto il capitolo 15, *Spese diverse*; è sempre quella solita passioncina delle spese diverse, e non solamente vi sono *spese diverse*, ma distinte in *spese diverse fisse*, ed in *spese diverse variabili*, quasi emulando la dizione che l'onorevole nostro Scialoja voleva introdurre nella legge di contabilità, in cui egli non chiamava fisse le spese, ma permanenti; e chiamava poi spese variabili, quelle che qui sono anche chiamate così, aggiunta la terza indicazione delle spese straordinarie.

Dunque io non intendo, come essendoci in questa sezione 4 cinque capitoli che volgono intorno ai porti ed alle spiagge, dobbiamo anche vedere qualche assegnamento nel capitolo 6, che non è il suo posto; e non solamente non è il suo posto, ma c'è qualche cosa la quale indica, mi si permetta il dirlo, una certa leggerezza nella compilazione di questo bilancio, dappoichè io ripeto le parole precise: « Sono comprese in tutte

queste diverse spese anche il servizio dei porti, spiagge e fari; » le quali spese della sezione prima dovrebbero avere posto ed essere calcolate nelle spese variabili, ed anche in quelle di manutenzione della sezione quarta.

A queste mie osservazioni spero ottenere qualche schiarimento.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Mi rincresce di non essere giunto a farmi comprendere dall'onorevole preopinante. Io ho detto che qui si trattava unicamente delle spese del personale tecnico, non delle spese reali delle sezioni che hanno nome delle strade, delle acque e dei porti, spiagge e fari.

Qui si tratta degli stipendi e delle indennità che si danno al personale, e queste spese vanno riunite per buona regola di contabilità e di riscontro.

Ad esempio, l'ingegnere che serve ai porti ed alle spiagge è la medesima persona, il cui stipendio si trova nella sezione generale.

Dunque è ben naturale che si parli anche delle indennità a qualunque parte del servizio appartengano.

Quanto poi alla questione accennata sopra i capitoli 12, 13 e 14, ne parleremo a suo tempo, e farò vedere alla Camera che non sono queste spese così leggermente introdotte, come fa supporre l'onorevole preopinante.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetterebbe ora al deputato Cappellari, ma è esaurito l'incidente; non c'è proposta nè dimanda di riduzione.

CAPELLARI. Io aveva chiesta la parola solo per dare uno schiarimento.

PRESIDENTE. Sia pure; ma io debbo ripetere ancora una volta, non a lei, bensì a tutti i miei onorevoli colleghi, che se si va di questo passo, se non v'è sobrietà di parole, e non si procede con maggior parsimonia nella discussione, non si arriverà mai alla fine della discussione del bilancio. (*Segni di assenso*)

Sul capitolo 7 non sono concordi il ministro e la Commissione.

Il ministro domanda che si assegni la somma di lire 30 mila, la Commissione invece ne propone 15 mila.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Questo capitolo risulta dalla riunione di due altri capitoli che nei bilanci precedenti portavano 20 mila lire ciascuno, dei quali il primo che aveva il numero 3 della parte ordinaria guardava le pubblicazioni ordinarie che si fanno appunto di documenti, di relazioni, di vari disegni attinenti al servizio, ed il secondo compreso nella parte straordinaria del bilancio riguardava principalmente la pubblicazione e la stampa delle opere d'arte eseguite dal Governo, ed in primo luogo la grandiosa opera della strada ferrata di Genova.

In seguito agli avvenimenti politici la pubblicazione dei disegni della ferrovia dalla valle del Po a Genova è rimasta sospesa. Il Ministero ha concentrato i due capitoli in uno ed ha proposto la somma di lire 30,000

coll'economia perciò di lire 10,000. In seguito si è veduta la convenienza, essendo assai esteso il corpo degli ingegneri, e per lo sviluppo che prendevano quelle pubblicazioni, si è veduta la convenienza di stampare un giornale del Genio civile, il quale giornale viene distribuito a prezzo ridotto agli ufficiali del Genio civile, ed è anche messo in vendita per istruzione degli ingegneri. So che molti, massime fra i giovani ingegneri, se lo tengono assai pregiato, perchè è una pubblicazione di grande utilità.

VALERIO, *relatore*. Nessuno lo legge.

GIOVANOLA, *ministro pei lavori pubblici*. Vi è chi lo legge. Questa pubblicazione importa la spesa di circa 24, o 25,000 lire, mediante un contratto stabilito per nove anni in seguito a parere del Consiglio di Stato. La spesa poi non cade tutta affatto a carico dello Stato, perchè porta un rimborso parziale iscritto nel bilancio attivo delle finanze, che nel 1863 ammontò alla somma di 14,000 lire, e nel 1864 a 13,000 lire, sicchè ben si vede che in definitiva è una spesa di circa 11,000 lire che rimane a carico del Governo.

Ora, se si adottasse il sistema della Commissione di ridurre a 15,000 lire questo capitolo, ne verrebbe di conseguenza che sarebbe resa impossibile la pubblicazione del giornale, perchè non potendosi per regola di contabilità impiegare per la spesa la somma che figura quale rimborso nel bilancio attivo, e non è compresa nella contabilità speciale del Ministero dei lavori pubblici, non si potrebbe allo stato attuale delle cose disporre di quella somma.

Se quindi la Camera è d'avviso che il Ministero possa ancora dedicare 15,000 lire a questa pubblicazione, essa deve per causa di contabilità accordargli le lire 30 mila, poichè in definitiva, come dissi, l'aggravio che ne verrà alle finanze non sarà che di 15,000 lire come propone la Commissione.

Io non insisto maggiormente. Si potrà discutere sulla maggiore o minore convenienza di questa pubblicazione, la quale più che all'alta scienza, è destinata alla istruzione uniforme del corpo degli ingegneri, e quindi influisce direttamente sulla buona esecuzione delle opere pubbliche.

VALERIO, *relatore*. La Commissione è partita da un criterio diverso, dal criterio, cioè, che la pubblicazione di questo giornale non corrisponda alla spesa, vale a dire, che non sia di tale interesse da indurre a fare questa spesa. Dunque l'idea della Commissione mira alla soppressione di questa pubblicazione.

Se si proposero sole lire 15 mila, egli si è perchè per le altre 15 mila il Ministero aveva diritto d'impegnare la spesa. La Commissione dunque propone la soppressione di questa spesa pel secondo semestre 1867, solo perchè per il primo il Ministero poteva legalmente impegnarla.

CADOLINI. A me pare che valga, forse più dell'economia che si vuol fare, il tempo che s'impiega a discu-

terla. Trattandosi di una così piccola spesa che riguarda la pubblicità, io consiglierei la Commissione a non volere persistere nella sua proposta, la quale è nociva allo svolgimento dei nostri lavori.

Io aggiungerò anzi, che in questa pubblicazione del giornale del Genio civile si tiene un tale sistema, per cui in paese essa non è conosciuta abbastanza. Io conosco moltissimi ingegneri, i quali ignorano che questo giornale si pubblichi, e ciò perchè manca lo stimolo che deve esistere in chi pubblica un giornale.

Quindi io vorrei che il Ministero facesse in modo che il giornale stesso acquistasse una maggiore pubblicità. Prego dunque la Camera ad ammettere la spesa quale l'ha proposta il Ministero.

BIXIO. Io ho dovuto varie volte occuparmi di questioni che hanno una grande importanza nel Ministero dei lavori pubblici, ho avuto delle memorie manoscritte, ed anzi abbiamo qui uno dei membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici che ne ha pubblicata una importantissima, l'onorevole Biancheri; ma non si riscontra da nessuna parte (non nego che qualche ingegnere particolarmente l'abbia), ma mi pare di poter dire che pubblicamente non è noto, questo giornale del Genio civile, il quale ho sempre veduto sul bilancio, e mai altrove.

Ora i porti e spiagge per una di quelle singolarità che si riscontrano nella divisione delle materie nei nostri Ministeri, i porti e spiagge, dico, sono ai lavori pubblici. Per combinazione, direttore dei porti e spiagge è stato lungo tempo l'onorevole nostro collega Biancheri, che ha pubblicato egli stesso delle opere.

Abbiamo anche in Italia degli uomini valenti, come il Paleocapa, e tutta la scuola veneta, Chiodo e il Lombardini; tutta la scuola bolognese, il Cialdi ed altri molti.

Ricordo che, come presidente d'una speciale Commissione marittima, intendendo a raccogliere quanto il tempo ed i mezzi posti a nostra disposizione ci permettevano non foss'altro che come bibliografia marittima per mezzo del nostro collega Zanardelli ci siamo rivolti con circolare a stampa a chi volesse e potesse darci indicazioni utili; abbiamo diffatti raccolte molte notizie, ma nulla abbiamo mai saputo del giornale del Genio civile, il quale sarà per altre parti molto importante, ma credo che il pubblico non lo conosca.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro.

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. È certo possibile che le preoccupazioni della politica abbiano tolto a molti membri di questa Camera di aver cognizione di un giornale tecnico, ma non gli è men vero altresì che d'altra parte ben sovente questo giornale si trova annunciato nella quarta pagina del foglio ufficiale col suo titolo di *Giornale del Genio civile*, ed è cosa naturalissima che lo sia, essendo questa, come ho già avuto l'onore di dire alla Camera, un'opera privata bensì sussidiata dal Governo, ma che non si stampa per

conto del Ministero. La Camera comprenderà che non poteva mai venire in mente al ministro di occuparsi a dare pubblicità ad un'opera privata, mentre l'industria stessa del privato ha già per sé tutto l'interesse di annunziarsi per diffondere il giornale; e cioè è tanto vero che conta molti abbonati tra la gioventù studiosa che vi trova molta utilità.

È una fatalità che in questa Camera non si conosca e non si legga quel giornale, ma è fatto positivo che gli uomini studiosi molto se ne giovano. Gli onorevoli deputati possono presso la biblioteca esaminarlo, e vedranno che vi si contengono articoli, ragguagli e tavole importanti di buona parte delle grandi opere pubbliche che si riferiscono ai diversi servizi dei porti, di acque e strade.

Io spero perciò che la Camera non accoglierà la proposta soppressiva dell'onorevole Cadolini, e non lascerà cadere così questa pubblicazione, che certo, mancando il sussidio, verrebbe a cessare, e non darebbe molto buona opinione dello spirito progressivo del nostro paese.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Cadolini insiste?

(Il deputato Cadolini accenna di non insistere.)

Metto a partito la proposta dell'onorevole ministro perchè sia allogata in questo capitolo la somma di lire 30,000.

(Non è approvata.)

Pongo ai voti la proposta della Commissione, la quale chiede che questo capitolo sia stanziato in lire 15,000.

(È approvata.)

Si passa al capitolo 8 che concerne la manutenzione e riparazione di strade nazionali.

Riguardo a questo capitolo è stato inviato al banco della Presidenza un ordine del giorno firmato da molti nostri onorevoli colleghi.

Se ne darà lettura:

« La Camera invita il Ministero a studiare e presentare nel più breve tempo possibile un disegno di legge ad oggetto di equiparare le condizioni stradali delle provincie meridionali continentali a quelle delle altre provincie del regno, e passa all'ordine del giorno. »

Sono sottoscritti: Nicotera, Plutino Agostino, Plutino Antonino, Vollaro, Lovito, Corapi, D'Ayala, Sgariglia, Lo Monaco, De Sanctis, Cannella, Cimino, Giunti, Greco Antonio, Marsico, Andreotti, Pelagalli, Fanelli, Martire, Del Zio, Ungaro, Comin, Mazzarella, Curzio, Lazzaro, Marolda-Petilli, Sprovieri, Di San Donato, Spaventa, Massari Giuseppe, Capone, Assanti, Cortese, Nisco, Fonseca, Morelli Donato, Devincenzi, Bellelli, Villani, Del Re, Muti, Toscano, Sabelli, Rossi Michele, Amabile, Atenolfi, Damis, Mussi, Frisari, Ranieri, Muzi, Volpe, Minervini, Melchiorre, Cicarelli, Ricciardi, Rega, Marincola, Acquaviva, Sebastiani.

La Commissione domanda che si assegni in questo capitolo la somma di 5,052,285 lire; il Ministero propone la somma di 5,160,000 lire.

L'onorevole Plutino Agostino ha facoltà di parlare.

PLUTINO AGOSTINO. Io prego i miei onorevoli colleghi ad accordarmi la loro benevola attenzione, come di consueto; li prego soprattutto di non credere che qui si tratti di una questione municipale: se la questione interessa i nostri paesi nativi, interessa anche il benessere generale d'Italia.

Io credo (l'ho detto anche altra volta in questa Camera) che la questione stradale si connette essenzialmente colla questione di sicurezza pubblica. Voi avete delle prove positive e negative che stabiliscono questo vero. In tutte le contrade dove voi avete aperte delle comunicazioni, il brigantaggio è sparito, la sicurezza pubblica si è immensamente migliorata, le popolazioni hanno acquistato quella sicurezza che hanno diritto di esigere dal Governo italiano.

Nelle contrade poi che sono state abbandonate, nelle quali non si sono aperte delle comunicazioni, il brigantaggio imperversa tuttora, la sicurezza pubblica è manomessa, i proprietari reclamano inutilmente il diritto di godere dei loro possessi, le popolazioni si trovano angustiate, e questo malessere si converte in un malcontento indicibile per quelle popolazioni.

Io vorrei che il Governo facesse tesoro dell'esperienza de' suoi stessi atti precedenti.

Noi abbiamo veduto il Gargano, sul quale una compagnia di zappatori-minatori con dei lavoratori hanno aperto delle comunicazioni, quasi per incanto essere liberato dalla peste del brigantaggio. Mano mano che i lavori stradali e ferroviari si sono inoltrati, noi abbiamo veduto in Avellino e in altri punti il brigantaggio sparire.

Il brigantaggio è intenso negli Abruzzi e nelle due Calabrie. Dalla parte occidentale, ove vi ha qualche strada, il brigantaggio è sparito; dalla parte orientale ove è situata la boscosa Sila, che non ha comunicazione di sorta, il brigantaggio continua.

Io vorrei che l'onorevole presidente del Consiglio, di accordo col ministro della guerra, vedesse se non fosse il caso di applicare alle provincie infestate dal brigantaggio lo stesso sistema che si è applicato sul Gargano. Io credo che ne risulterebbe una grandissima economia per le finanze italiane. Si potrebbe in quelle provincie delegare qualche compagnia di zappatori-minatori, i quali con i fondi che le provincie hanno in serbo e che sono dispostissime a spendere, potessero eseguire delle opere stradali con energia e con celerità senza tutte quelle formole burocratiche che inceppano tutto lo sviluppo e tutto l'andamento dei lavori pubblici specialmente nell'Italia meridionale.

Io mi proponeva di parlare riguardo al decentramento del Genio civile. Questa questione pare che debba essere riservata altrove. Ma io non posso far a

meno di dichiarare al signor ministro dei lavori pubblici che per me non esiste che la responsabilità individuale.

Il Genio civile, quantunque si componga di uomini rispettabilissimi per conoscenze tecniche e per intelligenza e per zelo nel pubblico servizio, pure, come la loro responsabilità non è che collettiva, essi non hanno la paternità, direi, per quella data opera che è stata loro affidata, in conseguenza tutto l'andamento dei lavori pubblici è manomesso e si spende il doppio di quello che si dovrebbe spendere.

Se un ingegnere, un ispettore del Genio civile fosse distaccato da quella riunione la quale sta unita per discutere i lavori che le vengono dalle varie provincie e non approvarli mai; se un ispettore fosse delegato a sorvegliare la rete stradale della Sardegna, se fosse mandato là a stare per 3, 4 anni, se prendesse l'affetto di un'opera propria, di un'opera individuale, se ne assumesse la responsabilità individuale, io sono sicuro che le strade si avrebbero fatte con maggior economia e con più sollecito risultato. Così nella Sicilia. Come volete voi che il Genio civile discuta gl'interessi di tante e svariate provincie, gl'interessi di località differenti, i progetti di tanti ingegneri che vengono spediti da vari punti, senza avere un concetto pratico, la cognizione locale di quei lavori? Per lo più per ispirito di predominio, diciamolo francamente, il consesso superiore non approva i progetti che vengono dai singoli delegati delle varie amministrazioni provinciali.

Gl'ingegneri direttori provinciali hanno un bel mandare dei rapporti, sono sempre respinti. Io ne ho la esperienza, perchè la strada da Valle San Giovanni a Reggio, il di cui progetto fu compilato 9 volte, 9 volte è stato respinto dal Genio civile. E ciò perchè nessun ispettore del Genio civile si è degnato di studiarlo sul luogo, e nessun ministro ha avuto la degnazione di spedire là un ispettore il quale verificasse sul posto lo andamento delle linee da farsi e le costruzioni da essere eseguite, e così si avrebbe facilissimamente completata quell'opera.

Credete voi, signori, che lo spendere nei lavori pubblici, specialmente nelle linee ferrate e nelle strade nazionali e provinciali non vi porti nessun vantaggio? Io vi citerò un esempio. Il contrabbando inferiva da secoli, era impossibile estirparlo, nessun Governo ha potuto estirparlo fra la Sicilia e la Calabria, perchè la Sicilia aveva il privilegio di avere il sale, il tabacco e la polvere da sparo esenti da dazio ed a basso prezzo, mentre in Calabria si pagava a carissimo prezzo, e perciò nè il Borbone con tutti i rigori di polizia, con tutte le prepotenze che erano all'ordine del giorno in quell'epoca, nè il Governo italiano con tutta la buona volontà della guardia nazionale, nè tutti i prefetti, nè tutti i doganieri hanno potuto mai riuscire ad impedirlo completamente.

Ebbene, o signori, ho la soddisfazione di annun-

ciare ai rappresentanti del regno d'Italia, che da due anni in qua, cioè, dacchè si sono fatti i lavori stradali dall'una parte e dall'altra dello Stretto, da Messina a Catania e da Reggio a Bianconuovo, ho l'onore, dico, di dichiararvi che i proventi doganali sono aumentati nel solo circolo di Reggio di un milione l'anno passato, e di un milione e mezzo a due milioni in quest'anno; in questi due anni voi avete già avuto il guadagno di più di due milioni, perchè tutti i contrabbandieri, tutti coloro che erano dati a quel mestiere, si sono dati ai lavori ferroviari, ed ecco il risultato che voi avete ottenuto.

È indiscutibile che ci sono località in cui la ricchezza pubblica non può essere assolutamente sviluppata per la mancanza delle strade. Un fatto che mi ha sorpreso il mese d'agosto dell'anno scorso fu che, trovandomi a Cosenza, ho comperato in un paese vicino una balla di seta, e l'indomani questa balla di seta mi fu portata in quattro ceste, perchè non vi era una strada su cui si potesse passare con un mulo cari o.

Vedete che cosa vi dice a questo riguardo la relazione dell'onorevole Jacini.

Il signor Jacini ha avuto il pensiero di fare una relazione dei lavori pubblici dal 1860 al 1866. Ragionando dei lavori pubblici nel Napoletano, si esprime in questo modo:

« Le cose andavano ben altrimenti nelle provincie meridionali. L'azione delle amministrazioni comunali e provinciali nell'aprire nuove comunicazioni stradali, anzichè essere favorita da un Governo che fondava il suo dominio sulla divisione e l'ignoranza dei suoi popoli, era spesso paralizzata dall'aperta opposizione del Governo stesso. I contorni di Napoli si trovavano provvisti di ampie e comode strade costrutte e mantenute con magnificenza romana a spese della pubblica finanza, ma le somme che si profondevano così intorno alla capitale in opere più di lusso che di vera e provata necessità, mancavano poi a completare le comunicazioni stradali nelle lontane e montuose provincie degli Abruzzi, della Calabria e della Basilicata, nelle quali, se si eccettua la grande linea stradale detta Consolare nelle Puglie, negli Abruzzi, nelle Calabrie, ed in alcuni altri punti difficili per forti pendenze e per difetto di ponti, i trasporti devono farsi a soma per pericolosi e stretti sentieri. »

Ora, non solo è che dappertutto negli Abruzzi e nelle Calabrie si devono eseguire i trasporti a schiena di soma, ma in moltissimi punti non si possono caricare sulla soma, bisogna che sieno trasportati tutti i prodotti nostri a schiena d'uomo. Vediamo ora qual è la posizione delle nostre provincie di fronte a tutte le altre provincie italiane. Noi abbiamo le tre Calabrie e la Basilicata, le quali rappresentano la stessa superficie chilometrica e la stessa popolazione della Toscana e della Lombardia. La Toscana ha 27 mila chilometri di strade tra comunali e provinciali; la Lombardia ne

ha 28 mila chilometri circa. Le tre Calabrie e la Basilicata rappresentano circa 2000 chilometri.

Ora, non è giusto, non può esistere che delle provincie si trovino in una sproporzione così grande di fronte alle altre provincie, quando loro s'impongono gli stessi carichi, quando hanno gli stessi obblighi di scuole, d'istruzione pubblica, e quando a queste provincie avete assegnato i pesi di mantenimento e di costruzione delle strade che non hanno; in modo che le une se le godono, le altre se le debbono fare.

Questa è una grande ingiustizia, la quale naturalmente porta ad un divario nei pesi a sopportare, a cui le popolazioni non possono assoggettarsi. Voi mi direte, per gran ragione, onorevoli colleghi: noi le strade le avevamo; per fare le vostre per ora non vi sono fondi. Io non voglio entrare in questa discussione; io parlo ai fratelli; io non voglio fare conti, perchè se avessimo da fare conti, ci sarebbe tanto da dire. Dico solo: prendeteci come siamo, noi siamo miseri di strade; è nell'interesse generale che lor signori debbano provvedere. La Camera ci pensi, perchè, se si faranno delle strade, potremo avere dei prodotti, e questi prodotti andranno a vantaggio delle finanze italiane.

Spero che nella vostra giustizia farete per noi quello stesso che avete fatto per le altre provincie italiane. La Sardegna mancava di strade, aveva ragione di esigerle, e con legge del 17 maggio 1863 sono state assegnate alla Sardegna lire 24,260,000 per costruzione di una rete stradale. Queste strade non sono state fatte, ma sono stati fatti degli assegni parziali anno per anno, ed i lavori sono in corso d'esecuzione. Andranno male, ed io deploro quant'altri mai che quelle contrade non abbiano ingegneri bene intenzionati, ma certo è che una legge per 24,260,000 lire è stata votata dal Parlamento; certo è che si fanno gli assegni; certo è che nel bilancio che discutiamo sono assegnate 1,600,000 lire, e di ciò godo grandemente, perchè la Sardegna merita che a lei si pensi. La Sicilia, con legge del 24 maggio 1863, dell'11 e 17 maggio 1865, del 24 giugno 1866, ha ottenuto degli assegni straordinari per circa 21,000,000.

Una voce. Sulla carta.

PLUTINO AGOSTINO. Desidero che siano effettivi. Però nell'attuale bilancio sono assegnate per le varie strade della Sicilia 2,100,000 lire.

Desidero che il Governo faccia tutto il possibile onde le condizioni dei nostri fratelli della Sicilia sieno migliorate; desidero che gl'ingegneri vi lavorino con energia onde le strade sieno presto terminate; ma intanto le tre Calabrie e la Basilicata, che rappresentano il quarto del regno d'Italia, non ricevono assegni che solo agli articoli 66, 67, 68, 69, 70; ed in tutto è solo stabilita la somma di 411,000 lire pel 1867, e non hanno avuto che tre milioni di assegni da tutte le leggi precedenti; assegni che sono stati delusi tutti gli

anni, perchè io trovo nella relazione del signor Jacini che con legge del 24 maggio 1863 si era assegnato per il tronco nazionale unico che abbiamo e che da Susa conduce all'estremo punto d'Italia la somma di un milione 200,000 lire, vale a dire 130,000 lire per un ponte sul torrente Favazzina, 600,000 lire per un ponte sul Petrace, ed il resto per la strada da Villa San Giovanni a Reggio.

Signori, questi lavori dovevano essere finiti nel 1868, e nella relazione del signor Jacini che ho in mano trovo un'annotazione in margine, la quale dice così: non si è ancora intrapresa la costruzione di questo punto potendosi per qualche tempo ancora mantenere il transito sull'antico ponte di legno. Ecco dunque che dei tre milioni, assegnati alle tre Calabrie ed alla Basilicata, siamo stati delusi.

Io raccomando soprattutto questa provincia per l'importante passaggio da Sapri a Matera, che è l'unica comunicazione che mette direttamente in rapporto le popolazioni del Tirreno colle popolazioni dell'Ionio.

Per questa strada per la quale avevamo avuto l'assegnamento di 1,200,000 lire sono state assegnate solo 200 mila lire all'anno, e l'anno scorso le somme erano state assegnate, ma non furono spese; in modo che noi in questo anno 1867, noi che rappresentiamo la parte più povera in materia di reti stradali in Italia, noi che abbiamo tutto il diritto a sperare che vengano compiuti i nostri desiderii, vediamo ora distrutte le nostre speranze ed annullati i fondi destinati alle nostre opere nel bilancio che stiamo discutendo, e non abbiamo che solo 411 mila lire per quattro provincie, le quali, e per la loro importanza di agricoltura e per la loro estensione di superficie chilometrica e per la loro popolazione, hanno diritto di essere rispettate quanto tutte le altre provincie italiane.

Io voglio sperare che questo stato di cose debba finire, e credo che gli onorevoli nostri colleghi comprenderanno l'importanza di questa discussione.

Io, vivaddio, appartengo ad una provincia della quale non ho bisogno di parlarvi di malcontento da lasciarvi supporre che io qui faccia questione dei suoi soli interessi, ma ci sono altre provincie le quali mi hanno fatto paura; io rispondo della tranquillità della mia provincia, sono della gente la quale soffre, e incarica noi suoi rappresentanti di venire a portare le sue lagnanze qui, sperando nel suo diritto e nella vostra giustizia; ma, o signori, io sono sicuro che i fatti di Palermo non sarebbero successi se non si fossero soppressi tutti i lavori che erano in corso. Prima di quegli avvenimenti si lavorava nella strada ferrata da Termini a Lercara, e concorrevano a quei lavori molti dei dintorni di quei paesi, i quali forse, in un momento di aberrazione, che non voglio definire, vedendosi mancare il lavoro, reagirono colla violenza. Io fui a Palermo tre giorni prima che la rivoluzione incominciasse e ho veduto lo stato deplorabile in cui si trovava quella

popolazione, ho sentito i lagni che ci erano per l'abbandono dei lavori pubblici, senza del quale quel disgraziato avvenimento che ogni onesto italiano debbe deplorare non sarebbe successo.

Io prego gli onorevoli miei colleghi a riflettere che sono sei lunghi anni che si ripetono le stesse discussioni in questa Camera; io prego i miei onorevoli colleghi a calcolare il grande danno che ne deriva per le finanze italiane perchè le passate amministrazioni le une dopo le altre non hanno voluto prendere la vera strada. Hanno pensato di spedire battaglioni, hanno aumentata la bassa forza degli agenti della pubblica sicurezza. In tutte le città non vediamo che bellimbusti, 20, 30, 12, 15 per paese, i quali passeggiano, insultano le persone, e fanno delle chimere di rivoluzione, corrono dietro a chi suona o canta l'inno di Garibaldi; miserie insomma che non vale la pena di nominarle. Ebbene, se il Governo mette a calcolo la somma spesa per il trasporto dei soldati; se il Governo mette a calcolo tutte le somme che ha dovuto dare per spese segrete di pubblica sicurezza, per domicilio coatto dei manutengoli, per compensi pagati per avere qualche brigante nelle mani, per tutti gli agenti della forza pubblica, per tutte le squadriglie, vedrebbe che sono centinaia di milioni spesi per questo, mentre invece se avesse speso soli 30 o 40 milioni in quelle provincie, a quest'ora la pubblica sicurezza l'avreste avuta. Ne avete avuto l'esempio in quelle provincie dove si eseguirono lavori. Gli Abruzzi, dove lavori non si fecero, hanno ancora i briganti; non li hanno più invece le Puglie e il Gargano, dove si è lavorato e si lavora ancora. La Capitanata ed il Beneventano, provincie che sono state per anni infestate dal brigantaggio, ed ove i generali Cialdini e La Marmora hanno fatto tutti gli sforzi possibili ed eroici furono gli stenti sostenuti dal nostro esercito senza risultati decisivi, ora si trovano esenti dal brigantaggio: e sapete chi sta ora distruggendo il brigantaggio colà? Un generale di nuovo conio, il direttore generale Bona. Infatti, dacchè i lavori sono andati da Foggia a Bovino, e da Foggia a Napoli, il brigantaggio in quelle provincie è scomparso.

Prego quindi l'onorevole ministro Giovanola a farsi tenente generale, comandante generale in Italia in questo senso; e a pensare con questo sistema a distruggere il brigantaggio. (*Bravo! Bene!*)

Non mi dilungo di più onde non abusare della pazienza della Camera: la questione è tanto chiara che ogni altra dimostrazione mi sembra inutile. Io spero che questa volta la Camera si impressionerà della giustizia della nostra domanda, e che approverà l'ordine del giorno da noi presentato, e soprattutto spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che tutti decantano come un uomo giusto, faccia la giustizia anche a quelle provincie che hanno il diritto di chiamarsi, e che devono e vogliono essere considerate come provincie italiane.

Quindi io prego l'onorevole nostro presidente a volere, quando lo crederà opportuno, mettere ai voti l'approvazione dell'ordine del giorno presentato dall'onorevole Nicotera e anche da me sottoscritto.

PRESIDENTE. L'onorevole Morini ha facoltà di parlare.

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

Io vorrei fare osservare che probabilmente l'onorevole Morini non parlerà sullo stesso argomento sul quale ha discusso l'onorevole Plutino; quindi pregerei l'onorevole presidente a volere anzitutto esaurire questa discussione, tanto più che io credo che la proposta che noi abbiamo fatta non sia per incontrare opposizione, e possa essere senz'altro approvata.

PRESIDENTE. Io, se la Camera lo stima, posso uniformarmi alla mozione d'ordine fatta dall'onorevole Massari; ma ignoro su quale argomento intendano parlare coloro che hanno domandata la parola, e non sono pochi. Gli iscritti sono i deputati Morini, Nicotera, Protasi, Volpe, Lovito, Asproni; ed io non so su quale argomento ciascuno di essi abbia divisato di discorrere, poichè è fuor di dubbio che questo capitolo può dare luogo a più e varie questioni.

Se la Camera crede che si debba prima esaurire la questione relativa all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Nicotera e da altri, io, nulla ho da ridire. (*Segni di assenso*)

Domanderò innanzi tutto tra gli oratori iscritti quali vogliono ancora parlare su quest'ordine del giorno, e se, dopo il lungo discorso dell'onorevole Plutino, intendano rinunciare alla parola.

NICOTERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Senza dubbio l'onorevole Nicotera parla su questa proposta, ma io lo prego di limitarsi a brevi dichiarazioni, seppure ne sente la necessità.

NICOTERA. Io mi asterrò anche dal parlare se l'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiara che accetta l'ordine del giorno: solo nel caso facesse difficoltà, mi riservo di parlare.

Vegga la Camera se io potrei essere più discreto.

PRESIDENTE. Do nuovamente lettura di questa proposta:

« La Camera invita il Ministero a studiare e presentare nel più breve tempo possibile un disegno di legge ad oggetto di equiparare le condizioni stradali delle provincie meridionali continentali, a quelle delle altre provincie del regno, e passa all'ordine del giorno. »

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIOVANOLA, ministro dei lavori pubblici. Finchè gli onorevoli proponenti domandano al Ministero di studiare e proporre un disegno di legge, il quale ripari alla deplorata condizione stradale dell'estrema Italia continentale, concorrerò pienamente nel loro desiderio, e posso assicurare che è questo uno dei più caldi e sinceri miei voti. Ma quando poi vogliono che il Ministero prenda

l'impegno di equiparare quelle provincie alle altre dove le strade attualmente esistenti si fecero in 30, in 50, in 60 anni, come, per esempio, in Lombardia, allora non posso più prendere tale impegno. Giacchè, o signori, bisogna ritenere che in Lombardia, che è il paese più ricco d'Italia, vi si lavora da più di 80 anni, e non saprei come si potrebbero equiparare, tutto in un tratto, le provincie napoletane alla Lombardia. Qui poi vi sono due correnti contrarie (non bisogna dissimularselo). Mentre da una parte si vuol fare molto, dall'altra si vuole principalmente provvedere al riordinamento delle finanze per rinvigorire le forze della nazione, e ridurla capace alle grandi spese che ancora le restano a fare per lo sviluppo delle sue forze latenti.

Io credo che non vi sia alcun Ministero, il quale possa prendere l'impegno di presentare, anco di qui a 2 o 3 mesi, un progetto il quale contenga oneri tali per le finanze dello Stato, che contraddicano agli impegni che si prendono ora per ridurre le spese. Quindi, per non estendermi maggiormente, dichiaro che divido intieramente i desiderii degli onorevoli proponenti, che ne faccio interesse mio, poichè io stesso sono dispostissimo a ciò, essendo persuaso che è una questione di umanità, di civiltà, il provvedere a quei paesi che hanno tante fonti di ricchezza, le quali rimangono chiuse per mancanza di strade e di sviluppo.

Ma questo impegno del Governo debb'essere anche subordinato alle circostanze, perchè io certo non avrei più la responsabilità quando la Camera mi rigettasse un progetto di legge. Questo mi dispiacerebbe, come certamente non può a meno di dispiacere sempre a qualunque ministro: ma d'altra parte porto avviso che importi ancora per quel rispetto che ogni Assemblea deve a se stessa, che non si facciano proposte inattendibili, e che di necessità debbano queste essere respinte per non cadere nell'assurdo: quindi accetto in massima la proposta come un voto, un desiderio degli onorevoli proponenti, ma dichiaro che non posso impegnarmi maggiormente di quanto le circostanze del paese me lo permettano. (*Rumori a sinistra*)

NICOTERA. Io sperava che l'onorevole ministro dei lavori pubblici avesse compreso bene lo spirito dell'ordine del giorno che io ho avuto l'onore di presentare con molti miei amici politici, e che con immensa soddisfazione ho veduto anche appoggiato e firmato da altri onorevoli colleghi che non fan parte de' miei amici politici, ma tra i quali mi onoro di contare molti amici personali.

Sperava, dico, che il ministro avesse compreso meglio lo spirito della proposta, e non fosse venuto a fare restrizioni, ed a mettere degli ostacoli che mi costringono a risposte che avrei preferito di non dare.

Egli dice: ma come volete che si operi questo portento, che in un momento io possa equiparare le condizioni stradali delle provincie meridionali continen-

tali a quelle delle altre provincie d' Italia? Ma in Lombardia, ma in Piemonte, ma in Toscana, se vi sono strade ben fatte, e se ve ne sono molte, è opera di molti anni.

Io comprendo benissimo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non può avere in mano la verga magica a costruire in un momento le strade: ma egli dovrebbe sapere anche meglio di me che, quando si parla di equiparare lavori, non s'intende che essi debbano essere fatti tutti in un mese, ma bensì che si debba cominciare un sistema, che a quella equiparazione ci faccia pervenire.

Invece che cosa abbiamo avuto sinora? L'onorevole ministro dei lavori pubblici Jacini, in una sua relazione, ha affermato che con la classifica di certe strade (e qui per incidente dirò che in quella classifica se ne dimenticavano diecisette, come un altro onorevole mio collega rileverà fra poco, e di queste undici appartenevano alle provincie meridionali), ha affermato che con ciò era sistemato, ordinato, completato il servizio delle strade nelle provincie meridionali.

È doloroso il far dei ricordi, ma è impossibile di non farli quando si vede che perfino delle giuste aspirazioni, ragionevolissime, sono respinte. Debbo ricordare quindi all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, quando si chiese alle provincie meridionali l'unificazione del debito pubblico, l'ex-regno di Napoli non rispose che le sue condizioni erano diverse da quelle delle altre parti del regno; quando si chiese a quelle provincie la parificazione dell'imposta, esse si sottomiserò agli stessi pesi che gravano sulle altre provincie del regno. Non mi pare quindi giusto che, mentre per altre provincie si sono spesi dei milioni, queste invece, dopo sette anni di aspettazione, non possano ancora vedere preparate le deliberazioni, non attuate, ma solo preparate, che facciano sperare di avere un giorno le strade. Pare che l'onorevole ministro non abbia preso sul serio la proposta, poichè egli dice che vede delle correnti nella Camera; io non veggo in questa Camera che una sola corrente, quella della giustizia; e se vi sono delle correnti contrarie a questa, il ministro deve mostrarsene superiore. Io non voglio far torto alla Camera coll'ammettere che qui vi siano due correnti diverse, quando si tratta di giustizia. Io credo invece che quando il ministro dei lavori pubblici presenterà alla Camera un progetto di legge che tenda a rendere quella giusta riparazione che meritano le provincie meridionali, non vi sarà un solo deputato che non voterà quel suo progetto di legge, come non vi fu un deputato nel Parlamento italiano a Torino, quando si chiesero delle riparazioni e dei compensi per la città di Torino, che non votasse i milioni che si domandavano per la stazione delle ferrovie e per altro.

È vero che le condizioni attuali delle finanze dello Stato non sono tanto floride e tanto prospere da lasciar chiedere a noi, ed al Governo prometterci, che nel corso di quest'anno si metta mano a certe opere

nuove; ma giacchè siamo su questo spinoso terreno, io domanderò se il giorno in cui la Camera ammette l'urgenza per un progetto di legge che si presenta per una nobilissima provincia, che richiede molti milioni di spesa, i quali non si spendono certamente tutti in un anno, io domando se è permesso il giorno stesso venirci a negare perfino la speranza che si voglia studiare e presentare un progetto di legge serio, che assicuri la costruzione delle strade alle provincie meridionali. Creda il signor ministro che noi non lo lasceremo più tranquillo neppure per una settimana, gli staremo alle reni fino a quando egli non presenterà un progetto serio, ma molto serio, non delle promesse, dei *faremo*, dei *vedremo*: di queste ne abbiamo avute abbastanza; ora bisogna vedere i fatti.

L'onorevole ministro ha presentato un progetto per le strade di Sicilia; io domando se egli crede di spendere tutto in un anno quel danaro che risulta da quel progetto di legge. Certo che no. Ma quel progetto accenna ad un sistema, ma quel sistema accenna a quello che domandiamo noi.

E sapete quali sono le proporzioni nelle quali si trovano le provincie meridionali? Sono queste. Io vi leggerò solamente la parte straordinaria. Per la provincia di Torino lire 164,144. (*Movimenti*) Il ministro vuole questi dati, noi glieli daremo: ripeto che io avrei preferito di non venire a questi dettagli. Per la provincia di Genova 69,500; Porto Maurizio, 284,000; Pavia, 50,000; Piacenza, 50,000; Como, 60,000; Novara, 49,000. Andiamo adesso alle provincie meridionali. Napoli lire 23,000; Cosenza, 54,000; Catanzaro, 28,000; Reggio, 100,000; Salerno e Basilicata, 316,000 e in tutto voi avete: per la Sardegna lire 1,629,000; per la Sicilia, 2,095,267; per tutte le provincie continentali, 866,000: lo ripeto ancora una volta, non avrei voluto venire a queste particolarità. Certamente io non sono sospetto di municipalismo, nè questa è questione municipale, è questione italiana.

Persuadetevi bene; fino a quando non metterete le provincie meridionali nelle stesse condizioni in cui si trovano le altre provincie, la tranquillità del paese non l'avrete mai, non potrete mai contare veramente sulla percezione delle imposte. Ma come volete che vi paghino, quando le condizioni sono talmente diverse da quelle delle altre provincie, quantunque però vi hanno pagato e meglio degli altri.

Ora io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler riparare alla brutta impressione che hanno prodotto su tutti noi, e che certo producono pure sul paese, le parole che ha pronunziate poc'anzi, e dichiarare che egli accetta il nostro ordine del giorno, e che si darà tutte le premure di studiare quella questione, e presenterà realmente nel più breve tempo possibile il progetto di legge che ci possa lasciar sperare che un giorno arriveremo a questa equiparazione. Io non voglio dire qualche altra cosa che mi dispiace.

Ma pure bisogna mutare sistema: quando si tratta delle provincie meridionali, la reazione comincia dal Ministero: parlo del Ministero dei lavori pubblici in particolare, e mi spiego, poichè vedo l'onorevole De Blasiis che ha domandato la parola.

Quando ho parlato del Ministero, intendeva dire che la reazione contro i lavori pubblici delle provincie meridionali incomincia dal personale del Ministero dei lavori pubblici; e non vorrei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi obbligasse a venire a dei particolari, poichè credo che il paese non ci guadagnerebbe molto nel discendere a certi fatti personali; ma certamente (*Con maggior calore*) se dopo tutti gli esperimenti di temperanza, di moderazione e di calma non riusciremo, se dovremo venire a quest'estremo, che sarà certamente contro nostra volontà, ci verremo, e sveleremo, mi si permetta la parola, certe camorre che rovinano il paese.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

DE BLASIIIS, ministro per l'agricoltura e commercio. Io vorrei pregare l'onorevole Nicotera di moderare il calore soverchio con cui egli sostiene una causa giusta, perchè anche una causa giusta, quando è patrocinata con soverchia vivacità, qualche volta genera una impressione che può finire col riuscirle nocevole...

(*Interruzione del deputato Nicotera.*)

PRESIDENTE. Onorevole Nicotera, lo hanno lasciato parlare con tutta libertà, ora non interrompa per parte sua l'onorevole ministro.

DE BLASIIIS, ministro per l'agricoltura e commercio. Egli di certo ha malamente interpretate le parole del mio onorevole collega, il quale le spiegherà esso stesso e le schiarirà meglio, rispondendo all'onorevole Nicotera; ma mi credo in debito, appartenendo anch'io alle meridionali provincie, essendo desideroso più che altri di rimuovere gli equivoci che potrebbero loro nuocere, di dire francamente che al certo nessuno può sconoscere che le condizioni delle provincie continentali meridionali, per quanto riguarda la viabilità, sono inferiori a quelle di tutte le altre parti del regno. Anche la Sicilia, anche la Sardegna, che dividono con quelle provincie questo triste privilegio, hanno avuto a loro favore la votazione di leggi che hanno provveduto almeno in parte ai loro bisogni. Quindi è giustizia, giustizia che il Ministero e la Camera non esiteranno certo a rendere, il riconoscere che, per quanto riguarda la viabilità delle provincie continentali meridionali è d'uopo il trovar modo di cambiarne le condizioni, e mettersi sulla via di equipararle a quelle delle altre parti dello Stato.

Ma è d'uopo al tempo stesso di non dimenticare che nei momenti attuali, e nelle straordinarie strettezze tra le quali si trova il Governo pel disquilibrio delle nostre finanze, non si può pretendere che a tal bisogno si attenda con quella rapidità, con quell'efficacia, con quella pienezza che pure sarebbe nell'animo di tutti di adoperare.

Le parole del mio onorevole collega accennavano a questa mia considerazione per lo appunto. Egli diceva: io riconosco la giustizia del desiderio espresso dagli onorevoli autori dell'ordine del giorno; il mio desiderio ancora sarebbe di seriamente ed efficacemente prendere in considerazione i bisogni da essi esposti; ma se si vuole da me un impegno serio, che io possa adempiere lealmente come sono uso di fare, non si pretenda che io esaudisca tale giusto desiderio immediatamente; questo è impossibile, perchè le condizioni finanziarie non me lo permettono. È in questo senso che il mio onorevole collega ha fatte le sue riserve; e se l'onorevole Nicotera, rispondendo, si fosse fermato alla prima parte del suo discorso, certo si sarebbero subito trovati in accordo, poichè è giusto che si pensi ormai a prendere un sistema, in virtù del quale, se non prontamente, ma in un determinato corso d'anni, ed in proporzione che lo Stato riuscirà a liberarsi dalle strettezze finanziarie, si possa venire ad una possibile equiparazione a pro delle provincie meridionali del continente; e ciò non solamente è giusto, ma è riconosciuto e desiderato da tutti. Se dunque si tiene ben conto della buona volontà che evidentemente ha mostrato il ministro di occuparsi di questo affare, e se si chiarisce il vero senso dell'ordine del giorno, restringendolo nei termini spiegati dall'onorevole Nicotera, vale a dire di preparare un sistema e di presentare delle leggi che rendano attuabile questo sistema in proporzione delle risorse dello Stato, e quando le risorse dello Stato saranno in più floride condizioni, io credo che vi sia un accordo perfetto tra il Ministero e l'onorevole Nicotera, e quindi tutta la vivacità delle espressioni che sono venute in seguito è stata per lo meno inopportuna, ed io avrei desiderato grandemente che l'istesso onorevole Nicotera la avesse riconosciuta inutile.

A queste cose da me dette spero che farà eco la risposta dell'onorevole ministro, e che essa soddisferà perfettamente tanto i proponenti dell'ordine del giorno quanto la Camera ed il paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

GIOVANOLA, ministro per i lavori pubblici. Mi duole che le mie parole abbiano destato tanta tempesta.

Sono perfettamente d'accordo coll'onorevole Nicotera, quando egli spiega il suo ordine del giorno nel senso di invitare il Ministero a preparare questi lavori. Egli mi chiede cosa che desidero anch'io, ed in ciò siamo perfettamente d'accordo. Io ho poi soggiunto che non poteva accettare l'impegno di promuovere un immediato pareggiamento, e questo l'ho detto appunto essendo mia intenzione che le mie promesse sieno serie. Se avessi desiderato altrimenti, avrei preso qualunque impegno, essendo più facile prendere impegni per una cosa grande, superiore alle proprie forze, perchè s'è sicuri che poi non si mantengono; ma quando l'impegno

è limitato a seconda delle forze, allora soltanto è serio. Dunque si persuada l'onorevole Nicotera che la limitazione che io metteva nell'accettare il suo ordine del giorno, derivava da sincerità di proposito, e non da leggerezza. Quanto poi alla distinzione che egli voleva fare tra le provincie continentali del mezzogiorno e le altre, non potrei accettarla.

Quando mi occupo degli affari dello Stato, debbo considerare l'Italia come un solo tutto, e faccio quel che è conveniente di fare senz'alcuna distinzione. Del resto, se nel bilancio vi sono spese maggiori per una provincia che per un'altra, ciò non dipende dal Ministero, dipende dal Parlamento.

Tutte le spese straordinarie che stanno nel bilancio che andiamo discutendo sono stabilite per legge, sono spese che furono autorizzate dal Parlamento. Egli è quando discutevansi queste spese nella Camera che l'onorevole Nicotera ed i suoi amici avrebbero dovuto farsi sentire; egli è allora che avrebbero dovuto dimostrare che si favorivano troppo alcune provincie, mentre si faceva troppo poco per alcune altre. Sarei ben lieto che esistessero leggi le quali mi autorizzassero a spendere da 15 a 20 milioni per le provincie che così giustamente stanno a cuore all'onorevole Nicotera.

Quanto alla Sicilia, debbo avvertire che v'è un equivoco. Non ho l'altro giorno proposto alcuna nuova spesa per la Sicilia, ho proposto soltanto una legge di contabilità per regolare l'impiego di somme che si trovano già stanziare per leggi antecedenti. E ciò l'ho fatto credendo sia meglio provvedere in modo uniforme tanto alle opere della Sicilia quanto a quelle della Sardegna, istituendo per le une, come già si è fatto per le altre, un solo stanziamento complessivo, che faciliti la disposizione dei fondi secondo i bisogni. In questa guisa io spero che verrà meglio adempito ai desiderii di quelle popolazioni ed alla volontà del Parlamento, ché nello scorso anno ha decretato le opere per la rete stradale della Sicilia, e che ora è mio dovere, mio carissimo dovere sieno eseguite con sollecitudine.

Quanto alle provincie continentali, credo anch'io essere debito del Ministero di studiare un sistema che, come ho detto da principio, deve tendere al pareggiamento; ma appunto pel motivo che quando prometto intendo mantenere, non voglio obbligarmi ad una cosa che reputo impossibile, com' sarebbe l'immediato pareggiamento.

Dopo queste spiegazioni, credo che l'onorevole Nicotera non avrà difficoltà di modificare il suo ordine del giorno nel senso che il pareggiamento non abbia ad essere immediato. Così saremo perfettamente d'accordo.

PLUTINO AGOSTINO. Chiedo la parola per uno schiarimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Asproni.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Chiedendosi la chiusura, domando se è appoggiata.

ASPRONI. Dirò poche parole. Sarò brevissimo. (La chiusura è appoggiata.)

ASPRONI. Chiedo di parlare contro la chiusura.

PRESIDENTE. Do facoltà all'onorevole Asproni di parlare contro la chiusura.

ASPRONI. Io credo che non convenga votare la chiusura e debbansi lasciar parlare i deputati che hanno chiesto la parola in questa discussione.

Si è toccata una corda così delicata che è impossibile il non lasciar libero ciascuno di manifestare le sue idee.

Io approvo l'ordine del giorno che hanno presentato i miei amici, ma quello che non trovo a proposito si è che non si abbia voluto citare l'esempio della Sardegna; di essa io parlerò quando arriveremo al capitolo che la concerne, ma debbo sin d'ora osservare che la Sardegna ha pagato per un secolo per avere ponti e strade che non ebbe mai, e che ancora le mancano.

La Sardegna somiglia in molte parti alla Basilicata dove vi è per comunicazione con la Calabria il sentiero unico che denominano: *Apprezza l'asino*, appunto perchè se due viandanti si scontrano nei passi di quei burroni, niuno può retrocedere, e si precipita il somero di minor valore.

PRESIDENTE. Ora non si tratta della Sardegna, ma della chiusura. (*Si ride*)

ASPRONI. Io dico che approvo l'ordine del giorno dell'onorevole Nicotera, ma dico che questa è questione di alimento pubblico e di tranquillità pubblica. L'economia è danno, come la spesa è lucro pubblico in materia di strade pubbliche.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura.

(È approvata.)

L'onorevole Nicotera ha modificato in questo modo il suo ordine del giorno:

« La Camera invita il ministro a studiare e presentare un progetto di legge che prepari ed agevoli l'equiparazione delle condizioni stradali delle provincie meridionali continentali a quelle delle altre provincie del regno, e passa all'ordine del giorno. »

L'onorevole ministro accetta?

GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici. Accetto.

PRESIDENTE. Lo pongo ai voti.

(È approvato.)

PLUTINO AGOSTINO. Signor presidente, domando la parola per una semplice dichiarazione.

Voci. No! Basta! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Se è per una dichiarazione sull'argomento, la discussione è chiusa.

PLUTINO AGOSTINO. In tal caso, queste dichiarazioni le farò domani. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Se la Camera lo consente...

Voci. Sì! sì!

PLUTINO AGOSTINO. Il signor ministro quasi accusò la Camera di non aver fatta la giustizia distributiva (*No! no! — Rumori*); io voglio reclamare a riguardo della Camera di cui faccio parte.

La Camera non è stata prodiga certamente colle provincie meridionali, e specialmente colle Calabrie e la Basilicata. (*Rumori*)

La Camera nel 1863 ha votato delle leggi per circa 3 o 4 milioni; il potere esecutivo non li ha mai spesi.

La questione è che il potere esecutivo, quando si trattava di strade meridionali, non ha mai speso un soldo. (*Rumori*)

La dichiarazione che volevo fare è questa.

PRESIDENTE. La parola è all'onorevole Morini.

MORINI. Io non parlo quasi mai; e quindi non posso essere accusato di far perdere il tempo alla Camera; ora dovrei dire qualche cosa sulle proposte della Commissione che riflettono le strade circumlacuali del lago Maggiore; ma per altra parte avrei promesso di cedere la parola all'onorevole Protasi.

Io adempio alla mia promessa, ma pregherei la Camera di accordarmi almeno dieci minuti di tempo al turno dell'onorevole Protasi.

PRESIDENTE. Ella ha diritto di cedere il turno, riservandosi la parola.

PROTASI. Sono tre le proposte di riduzione che vennero fatte dalla Commissione del bilancio al capitolo 8.

Una è dipendente dall'apertura del tronco della ferrovia Aretina da Montevarchi a Torricella, l'altra è relativa agli accessi ai passaggi delle Alpi, e la terza si riferisce alla strada circumlacuale della provincia di Novara. È su questa che io chiesi di parlare. Sono di accordo colla Commissione che si abbia da provvedere per le maggiori economie, e sono particolarmente di accordo colla Commissione ove dice che la legge sui lavori pubblici deve essere severamente applicata.

Io non domando altro che la severa applicazione della legge alle strade n° 6 e 7 dell'elenco delle strade nazionali. L'articolo 11 della legge, a cui la stessa Commissione si appoggia, dice che non può esservi strada nazionale fra due punti del territorio che siano collegati da una ferrovia. La ragione addotta dalla Commissione si è che pel fatto della navigazione esercitata coi piroscafi, sul lago Maggiore in prosecuzione della ferrovia, nella quale navigazione effettivamente procede il commercio fra l'Italia e la Svizzera, si abbiano ad eliminare dalle strade nazionali la strada da Arona al Sempione sino a Gravellona, e poscia quella che, ivi diramandosi dalla strada del Sempione, mette per Pallanza ed Intra al Canton Ticino. Ma, signori, come mai può paragonarsi con una ferrovia il servizio dei piroscafi? Potrà paragonarsi tutt'al più ad un servizio di vetture periodiche, di *diligenze* così dette, ma non mai ad una ferrovia.

La navigazione che ha luogo sul lago col servizio

dei piroscafi è molte volte incerta, non serve a tutti i punti, per parecchi paesi lungo la strada lacuale non serve che una volta al giorno, per altre due volte al giorno, e per tre volte al giorno solamente per una parte di questi luoghi, ben inteso però che il vento e la nebbia non lo impediscano.

Questo servizio bensì da Arona a Locarno ha luogo due volte al giorno, ma non è che una sola volta in coincidenza con quello della ferrovia, col treno cioè che, partendo da Genova alle 4 e 55 antimeridiane, arriva ad Arona alle ore 11 e 55; vi è poi l'intervallo fra l'arrivo della ferrovia e la partenza del piroscalo di un ora e 20 minuti. A riguardo di questa coincidenza, e per far sentire la differenza fra il servizio della navigazione e quello della ferrovia, faccio notare che da Genova ad Arona vi è una distanza di 178 chilometri e s'impiegano 7 ore, compresa la fermata di Alessandria; mentre tra l'arrivo ad Arona e l'arrivo a Locarno nel Canton Ticino alle ore 6 55, con una distanza di 60 chilometri, si impiegano altre 7 ore: cioè colla ferrovia per 178 chilometri 7 ore, per la navigazione per 60 chilometri, cioè per il terzo di distanza, altre 7 ore. E si potrà paragonare questo servizio che coincide una volta al giorno, e per cui s'impiega il triplo tempo, a quello delle ferrovie? Io domando alla lealtà della Commissione se si possa dire che effettivamente questo servizio sia equipollente all'altro.

Voglio far notare ancora che, quanto alla strada del Sempione, il commercio si serve di detta strada e non approfitta nè punto nè poco del servizio dei piroscafi per il trasporto delle merci. Non vi è un quintale di merci che in tutto l'anno approfitti del servizio dei piroscafi partendo da Arona per portarsi ad un punto qualunque della strada lacuale e di là proseguire a Domodossola, o per la via del Sempione al Vallese nella Svizzera. Serve quel servizio per non pochi passeggeri da Arona a Stresa, alle isole Borromee, Baveno, a Feriolo, ed anche per le merci ivi dirette, ma non per le merci a lungo viaggio.

Da Arona a Domodossola, anzi da Arona alla Svizzera per il Sempione, e viceversa, vi è un servizio di diligenza federale svizzera, e quasi tutti i giorni si fa con due o tre supplementi: anzi nell'autunno scorso può dirsi che da Arona partivano fino a nove o dieci diligenze al giorno per il Sempione, ed altrettante ne tornavano; e questo si fu allorchando fu interrotto il passaggio del Moncenisio per la Savoia, per cui merci e forestieri erano costretti di passare principalmente per la linea del Sempione.

Aggiungerò ancora che per questa linea da Arona al Vallese per il Sempione fu fatta da alcuni anni la concessione di una strada ferrata alla società *des chemins de fer de la ligne d'Italie*. Questa società ha già intrapreso dei lavori sia dalla parte del Vallese, sia dalla parte italiana. Disgraziatamente questi ultimi

sono ora sospesi, e non credo ora il momento di rintracciare il perchè.

A riguardo di questa ferrovia accennerò di passaggio che io confido di vederla fra non molto intrapresa di nuovo per essere condotta a termine, poichè si tratta nientemeno che di abbreviare la strada da Milano e da Venezia a Parigi di 150 chilometri, di oltre 100 chilometri da Piacenza a Parigi, e per conseguenza di altrettanto per tutta l'Italia centrale e meridionale.

Alloraquando questa ferrovia sarà condotta a termine, ma non prima, dovrà passare fra le provinciali la corrispondente strada da Arona al Sempione a senso della legge sui lavori pubblici, l'articolo 11 della quale dice chiaramente che, quando fra due punti sarà costruita la ferrovia, cesserà d'essere nazionale la strada che congiunge i medesimi. Quanto alla detta strada, ossia quanto al tronco di strada da Arona a Gravello, devo far notare che solo per circa una metà del medesimo, cioè solo fra Arona e Stresa i battelli toccano due o tre volte al giorno, ma per l'altra metà non succede che una volta al giorno, e questa volta poi, come già notai, se vi è un po' di vento o di nebbia non si tocca più; ecco dunque un servizio imperfetto affatto, ed in nessun modo paragonabile con quello di una ferrovia.

Quanto alla diramazione da Gravello al Canton Ticino, osserverò che questa strada serve non solo come una continuazione di una strada principale destinata all'estero, ma serve anche di comunicazione con la strada ferrata che per Novara e Borgomanero mette capo a Gozzano presso il lago d'Orta; dalla stazione di Gozzano per Omegna si va a Gravello e di là per Pallanza ed Intra alla Svizzera nel Canton Ticino.

Non vi è ora alcun servizio di diligenza lungo questa strada al di là di Pallanza verso la Svizzera, ma solo sul tronco da Gravello a Pallanza, nè vi potrebbe essere da Pallanza alla Svizzera perchè tra questi due punti non è ancora ultimata la strada, ma appena che sarà finita, e per quanto mi consta già furono prese disposizioni in proposito, sarà attivato il servizio di una diligenza federale da Locarno a Pallanza e viceversa.

La strada in discorso, fra Gravello ed Intra, fu costruita prima del 1846 dalla provincia di Pallanza; successivamente, ed a seguito di studi ordinati dal Governo, ne fu intrapresa la continuazione a spese della provincia di Novara, colla quale si era fusa quella di Pallanza, e ciò fece coll'appoggio di sussidi che dal Governo si dovevano assegnare e si assegnavano a seguito di una convenzione passata dal Governo stesso colla Svizzera, in virtù della quale il Canton Ticino si era obbligato a costruire la strada cantonale per la parte che nel suo territorio veniva al confine dello Stato allora sardo, ora italiano.

Il ministro Paleocapa poi, nella tornata del 1° giugno

1854, quando esponeva alla Camera per la prima volta il concetto o la disposizione che tutte le strade nazionali parallele alle ferrovie dovessero cessare di esser nazionali, e mentre che già da qualche anno era in attività la navigazione sul lago Maggiore coi piroscafi del Governo, il ministro Paleocapa, dico, proponeva allora coll'articolo 5 del suo progetto di legge, quanto segue, cioè:

« Quando il Canton Ticino abbia intrapresa la costruzione di una strada carreggiabile dal confine sardo-svizzero presso Brissago sul lago Maggiore sino a Locarno, sarà dichiarata reale la strada provinciale che diramandosi da quella del Sempione va per Pallanza ed Intra fino al confine suddetto. »

Ma la Commissione della Camera, di cui faceva parte l'onorevole Ricci Vincenzo (unico di quella Commissione che faccia ancora parte della Camera attuale) riferiva il 2 febbraio 1855 che, *visto che per parte del Cantone Ticino erasi già quasi condotta a termine la strada da Brissago a Locarno*, credeva di proporre la soppressione dell'articolo 5 proposto dal Ministero, e che si dichiarasse tosto sin d'allora strada nazionale la strada che, diramandosi da Gravello, per Pallanza ed Intra metteva al Canton Ticino. Ecco pertanto una prima legge formale a favore di quella strada la quale porta la data del 2 maggio 1855, numero 838.

Coll'articolo 1 di detta legge si dichiarava che cessavano di essere nazionali le strade parallele alle ferrovie, ed all'articolo 2, che cessava di essere nazionale la strada da Torino a Novara e da Novara ad Arona, e quindi restava nazionale l'altra da Arona al Sempione; al numero 7 del successivo articolo 6 si dichiarava nazionale la strada provinciale la quale, diramandosi da quella del Sempione presso Gravello, va al Canton Ticino. Anzi si fece di più, poichè coll'articolo 17 di quella legge stessa fu stabilito che nel bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1856 « sarà fatto lo stanziamento per la strada lungo il lago Maggiore in lire 75,000: » ed ecco come con una legge formale, e dirò anche con pratica applicazione, quale è quella dell'assegno di una somma determinata, fosse quella strada compresa fra le nazionali.

Sopravvenne il 1859, ed in quell'epoca tutte le strade provinciali diventarono nazionali. Emanò la nuova legge sulle opere pubbliche del 1865, ed in forza di questa legge ridiventarono provinciali molte strade, ma furono ad un tempo stabilite le norme per classificare le strade che dovevano restare nazionali.

Successivamente col regio decreto 17 novembre 1865 dopo le premesse di:

« Visto gli articoli 9, 10 e 11 della nuova legge che distinguono le strade ordinarie, d'uso pubblico, in nazionali, provinciali e vicinali, e determinano specialmente i caratteri e le condizioni che debbono riunire le strade della prima classe;

« Visto l'articolo 12 della legge, sentiti i Consigli

provinciali ed avuto il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato,

« Furono fra le altre dichiarate nazionali, al numero 6, la strada da Arona al Sempione sino al confine svizzero, presso Iselle; ed al numero 7 quella che, diramandosi dalla medesima presso Gravellona, passa per Pallanza ed Intra e mette capo al torrente Valmara, che segna il confine fra il territorio italiano ed il Cantone svizzero del Ticino. »

Ed ecco una seconda legge, la quale sostanzialmente non è che una conferma di quella che erasi già fatta nel 1855. E notate ancora, o signori, che nel 1855, quando fu approvata dalla Camera questa classificazione, lo fu di pieno accordo della Commissione e del Ministero nella tornata del 29 marzo, come è detto negli atti della Camera stessa, e senza che per parte di chicchessia sia stata fatta alcuna benchè minima osservazione, senza che ad alcuno sia venuto in mente che la navigazione coi piroscafi potesse in qualsiasi modo paragonarsi alle ferrovie.

Verrete voi a dire che ad un tratto debbano cessare per quelle strade i caratteri di strada nazionale?

Che fiducia si avrà nelle leggi se da un momento all'altro ciò che in due leggi tanto chiaramente si prescrive, viene poi, e dopo un brevissimo tempo, dichiarato contrario alle leggi stesse? Assolutamente io non posso concepire come si possa confondere il servizio della navigazione con quello delle ferrovie.

Signori! Se mai si venisse a queste conseguenze, allora si potrebbe quasi dire che da Genova alla Spezia non vi dovrebbe essere strada nazionale, perchè vi ha un servizio di piroscafi che quotidianamente si fa tra quelle due città. Ma siccome questo non viene in testa ad alcuno di dire, così io tengo per fermo che non lo si vorrà nemmeno a riguardo della strada lacuale in questione.

Se si vogliono fare innovazioni alla legge, si propongano con una legge speciale, si stabiliscano le norme opportune e sieno eguali per tutti. Altrimenti si prenderanno disposizioni parziali ed a danno soltanto di qualche provincia. Altre strade vi sono in circostanze analoghe alla lacuale.

Vi sarebbe, per esempio, la strada che da Monza, nella provincia di Milano, mette allo Stelvio ed allo Spluga, passando per la provincia di Como; voglio dire quella che da Lecco va costeggiando il lago fino a Colico. Dichiaro tosto che quanto a me riconosco che detta strada è evidentemente nazionale.

Ma ove si adottassero i criteri che si vorrebbero adesso dalla Commissione introdurre, la cosa cambierebbe di aspetto, perchè da Monza sino a Como noi abbiamo una ferrovia, e da Como a Colico noi abbiamo un servizio di piroscafi. Conseguentemente bisognerebbe che la strada ora nazionale da Monza sino a Colico cessasse di essere considerata come tale.

Ciò dico unicamente per dimostrare che non si deve

venire a proporre una disposizione speciale, direi quasi odiosa, per una sola provincia, invece di proporre delle misure generali.

Ora si tratta, come ha detto il relatore della Commissione, della severa applicazione della legge; e la severa applicazione della legge vuole che si mantenga fra le strade nazionali l'una e l'altra delle strade descritte ai numeri 6 e 7 dell'elenco, e che per conseguenza non si debba ammettere la riduzione delle lire 29,700 proposte dalla Commissione sulle spese di manutenzione relative a quelle due strade.

Aggiungerò ancora a riguardo della seconda strada, che essa serve a paesi evidentemente manifatturieri, tra i quali mi limiterò ad accennare Intra, che nell'antico Piemonte era detta la Manchester del regno.

Non dirò ora che sia la Manchester d'Italia, ma dirò che è una delle città più importanti d'Italia, per industria e per commercio, e quindi che anche sotto questo aspetto è giusto di conservare fra le nazionali la unica strada che passa per detta città.

Aggiungerò ancora una parola a proposito di Feriolo. A tutti è nota la disgrazia toccata a quel piccolo paese.

Il 15 marzo ultimo, otto case scomparvero ad un tratto e con esse 14 persone pure scomparvero, e dove era una parte del paese non è più che un seno di lago. Sul terreno dove si trovavano quelle case passava la strada del Sempione; naturalmente scomparve anche un tronco della medesima di 70 a 80 metri, da quanto potei giudicare allorquando mi recai sul luogo del disastro. Ora si tratta anche di ristabilire quella strada; ma ristabilirla in quel punto non è possibile, perchè dove era il paese ora c'è un abisso profondo, nè sarebbe prudente cosa il porre fidanza sulla spiaggia che vi resta.

Per ristabilire le comunicazioni, lodevolissimamente il Governo prescrisse immediatamente degli studi, e dispose che si facessero i lavori opportuni, sia per perdere un passaggio provvisorio, sia per ristabilire un passaggio definitivo, attesa l'importanza di quella strada, strada continuamente percorsa, strada ordinata già da Napoleone I, ed eseguita sino dal 1805 per le comunicazioni dirette di Parigi con Milano e con Venezia.

Accennai al disastro di Feriolo ed a quel tronco di strada, per il motivo che la stessa Commissione, coerente alla sua prima proposta, non volle far buon viso alla proposta del Ministero perchè fosse stanziata in bilancio, nel titolo secondo, la somma necessaria per far fronte alle spese già incontrate per ristabilire provvisoriamente il passaggio ed a quelle da farsi per il ristabilimento del relativo tronco di strada.

Signori, non è con simili economie che verremo sicuramente a ristabilire in buona condizione le nostre finanze; non è con aggravare la mano sopra una provincia che ha già a suo carico 636 chilometri di strada, con una spesa di 379,000 lire per la manutenzione or-

dinaria, ed una spesa di 78,000 lire per opere straordinarie, le quali probabilmente non basteranno.

Per conseguenza io prego la Camera a non voler accogliere la proposta fatta dalla Commissione a riguardo della strada lacuale, e chiudo il mio discorso col ripetere l'istanza di tenersi alla severa applicazione della legge. Questo e non altro da me si domanda.

PRÉSIDENTE. La parola spetta all'onorevole Morini.

MORINI. Sono dolente di dover parlare di affari riflettenti la provincia a cui appartengo, ma non farò nè più nè meno di quanto farei col mio voto, quando si trattasse d'inscrivere in bilancio una data somma da destinarsi a scopo ch'io ravvisassi utile e giusto, a favore di qualsiasi altro luogo del regno; e, per darvene un esempio, una somma per sopperire alle spese necessarie a mettere a disposizione del porto della lontana Cotrone un cavafango, del quale si ha colà indispensabile il bisogno.

La provincia adunque di Novara può intanto menar vanto di essere fra le prime elette ad sperimentare le conseguenze del nuovo sistema delle girate delle spese, che si vuole ora ribadire sotto il titolo, oggidì al certo lusinghiero, di sistema di economie.

E la provincia di Novara, in cui le ragionevoli e vere economie concorsero mai sempre a costituire il perno del suo sistema d'amministrazione, non se ne sgomenta.

Essa ha ben pria d'ora imparato a battere la via dei sacrifici pecuniari sopportati nell'interesse generale, ed ancora oggidì vede nei bilanci de' suoi comunelli inscritto complessivamente un qualche milionetto speso per le austriache requisizioni del 1849 e 1859, sopportate anch'esse nell'interesse generale di tutto lo Stato, ed ancora oggidì insoddisfatte.

Ora, in prova di gratitudine, la Commissione del bilancio, quale nuovo Tarquinio, con alla mano la sentenza estesa dal suo relatore, fa sentire alla provincia di Novara di volere non mozzarle addirittura il capo, ma solo resecarle le arterie del suo organismo agricolo, industriale, commerciale, insomma le strade di comunicazione con la finitima Svizzera. Prima però di sottoporsi a sì perigliosa e forse fatale operazione, la provincia di Novara, nonostante sia convinta dell'abilità e della mano ferma dell'operatore, chiede una grazia: di muovere, cioè, alla Commissione tre domande.

1^a Le economie proposte dalla Commissione in ordine alla strada nazionale, scorrente sulla riva del lago Maggiore e designata di numeri 6 e 7 del relativo elenco del 1865, sono esse bilanciate alla imparziale stregua di quella giustizia distributiva che infonde coraggio a sopportare anche gravi sacrifici per il bene pubblico?

2^a Codeste economie sono esse proposte in modo da poter essere dalla Camera adottate senza violare le leggi vigenti? In altri termini, può la Camera con una legge speciale, fatta per un caso specialissimo, immu-

tare il vigente elenco delle strade nazionali senza sentire pria le parti interessate?

3^a Infine hanno esse le indicate economie il suggello della opportunità?

Io per verità risponderei negativamente a tutti tre i quesiti.

E prima di tutto mi faccio ardito di chiedere alla onorevole Commissione com'è che, mentre essa vuole ridurre a provinciali le grandi strade circumlacuali testè indicate, che furono sempre e sono anche oggidì nazionali, perchè accennano alle strade nazionali svizzere per il Sempione il San Gottardo e lo Spluga da una parte, dall'altra al porto di Genova per mezzo della ferrovia; come va, ripeto, che, mentre propone codesta spietata falcidia alle strade circumlacuali per l'unica ragione che, a suo avviso, la navigazione a vapore equivale alle ferrovie rimpetto alle strade ordinarie parallele, e per mezzo della navigazione appunto si faccia ora, sempre a suo avviso, tutto il commercio colla Svizzera, non abbia poi applicato lo stesso principio anche alla strada del litorale marittimo, che figura per anco nel citato elenco al n° 18, là dove il mare è per ogni verso percorso da un numero infinito di vapori, ed il lido in parte anche da ferrovie?

Mi sia quindi permesso di dubitare se quella giustizia distributiva, a cui alludeva io testè, informi realmente le designate economie.

Ma v'ha di più. Codeste economie nel modo in cui sono proposte, non possono dalla Camera approvarsi, fuorchè violando apertamente il diritto pubblico interno e le leggi amministrative vigenti.

Infatti è evidente che l'articolo 11 della legge sui lavori pubblici, sul quale fa fondamento la Commissione non è al caso concreto applicabile, sia che se ne esamini la lettera, sia che se ne studi la ragione, lo spirito.

Codesto articolo 11 che ebbe forza di legge dal 1865, quando cioè da trent'anni i piroscafi solcavano il lago Maggiore, accenna sempre ed esclusivamente le strade nazionali in confronto a ferrovie scorrenti in una stessa direzione, e mai e poi mai in confronto a linee percorse da navigazione a vapore; e giustamente, a mio credere, la portata di quell'articolo fu così limitata... E qui sta la ragione della legge.

Perchè là dove corre una ferrovia, nessun transito importante nè di merci nè di persone, massime a considerevoli distanze, non ha più luogo fuorchè per mezzo di cotali strade.

Le strade ordinarie parallele, in tali casi, hanno lo scopo unico di soddisfare agli interessi agricoli, commerciali, sociali fra i paesi vicini, e cessando così di servire agli interessi generali, deggiono passare a carico di chi maggiormente ne approfitta.

Ma la cosa è ben diversa quando si ha una navigazione a vapore. Il grado di garanzia, di sicurezza, di precisione nella locomozione varia immensamente fra

le ferrovie e la navigazione. Maggiore nelle prime, minore d'assai nella seconda.

Nel caso nostro poi, sul lago Maggiore questa incertezza di locomozione è grandissima, essendo notorio che, specialmente per le folte e frequenti nebbie invernali, si è obbligato di interrompere la navigazione.

E ciò è tanto vero che, non ostante i piroscafi solchino il lago anche da Sesto Calende ad Arona, la Camera ha creduto indispensabile per il movimento commerciale della Lombardia di far prolungare la ferrovia Milano-Sesto Calende sino a congiungere quest'ultimo luogo con Arona, mediante altro tronco ferroviario con ponte sul Ticino.

E qui se mi è permessa una digressione vorrei rammentare al signor ministro dei lavori pubblici che i progetti dell'ora indicato ponte sul Ticino in vicinanza di Sesto Calende giacciono negli scaffali del Ministero da quasi due anni. Si inviarono sul luogo ispettori del Genio civile, si fecero visite più e più volte, giacchè eranvi difficoltà sollevate dai paesi lacuali, ma nulla avvi finora di deciso. E, signori, notate bene che la società che è incaricata di quest'opera è pronta a darle esecuzione. I danari non mancano alla società delle ferrovie dell'Alta Italia. Prego pertanto il signor ministro, che al certo ha tutta la buona volontà, di avvertire che io ricevo tutt'oggi sollecitazioni a questo riguardo dai comuni interessati.

Ritornando alla questione in discussione dirò che per lo stesso motivo or ora accennato, a differenza di quanto asseriva l'onorevole relatore della Commissione nella sua relazione, le merci dirette alla Svizzera occidentale, una volta giunte o dalla Lombardia o da Genova ad Arona, non prendono già la via del lago Maggiore, che sarebbe causa di tre successive operazioni di scaricamento e caricamento in poco più di due ore di viaggio o forse meno, ma invece sono trasportate con un unico trasbordo per la strada nazionale in questione sulle messaggerie svizzere che vengono sino ad Arona e con carri in corsa celere.

Ed una prova di questo fatto, altronde notorio, sta in ciò che le spese di manutenzione di detta strada, partendo da Arona, ascendono a lire 1 50 circa al metro con aumento progressivo, sebbene, come già dissi, la navigazione a vapore dati nientemeno che dal 1836, se non da epoca anteriore.

Se poi le merci per la Svizzera mediana e la orientale sono trasportate per mezzo dei piroscafi da Arona a Magadino, ciò deriva da necessità assoluta, non essendo la strada circumlacuale di Pallanza congiunta fino ad ora alle strade pure circumlacuali svizzere.

Per quanto sin qui si disse, pare potersi ragionevolmente sostenere come e la lettera e lo spirito del più volte citato articolo 11 ne dimostrano l'inapplicabilità al caso nostro, in cui avvi bensì una navigazione a va-

pore, ma non una ferrovia scorrente parallelamente a strada nazionale.

Gli estremi pertanto richiesti dal citato articolo fanno difetto.

Se quindi la legge sui pubblici lavori nel suo articolo undicesimo è inapplicabile al caso in discussione, la Camera non può modificare il vigente elenco delle strade nazionali fuorchè per una legge.

Tale è il chiaro disposto nell'alinea dell'articolo 12 della legge stessa, ed il Parlamento potrebbe infatti con una legge generale stabilire che per gli effetti previsti dal precedente articolo 11 la navigazione a vapore debba tenere luogo di ferrovia.

Sebbene anche in tale caso parmi che il senno politico di questo Consesso non permetterebbe che un progetto di tanta importanza, in cui sono in giuoco tanti interessi discrepanti, che involge la necessità di uno studio preventivo sulla situazione economica e finanziaria delle singole provincie dello Stato, venga portato alla discussione senza avere percorsa la via normale stabilita dal regolamento, onde lasciare luogo e tempo a quella specie d'inchiesta preventiva che giova sempre ad illuminare chi deve fare le leggi.

Ma, o signori, per quanto sia stragrande l'autorità della Camera, soprattutto in una legge di bilancio, essa non può ora, senza violare i più sacri principii del nostro pubblico diritto e tutte le leggi amministrative, con una legge tutt'affatto speciale, e quasi direi nominativa, quale si è quella proposta dalla Commissione, imporre alla provincia *A* od al comune *B* l'obbligo di costruire o di mantenere una data strada senzachè questa provincia o questo comune vi acconsentano per mezzo dei loro mandatari, per gl'interessi speciali ed a norma delle vigenti leggi amministrative.

Che poi tale sia lo scopo della proposta della Commissione, è evidente, se si considera che essa per l'appunto vi chiede che depenniate dal bilancio dei lavori pubblici le somme stanziare per la manutenzione delle strade designate ai numeri 6 e 7 dell'elenco, lochè equivale ad ordinare che, *inaudita parte*, la provincia di Novara deggia subentrare allo Stato nella manutenzione di quelle strade stesse, perchè piacque alla Commissione di farle diventare di punto in bianco strade provinciali da strade nazionali quali sempre furono e lo sono anche ora che si discute.

Ma, siccome non si è mai creduto in nessun paese d'Italia, e prima e dopo lo Statuto, che un'autorità qualunque potesse disporre di una proprietà altrui, senza ammettere il proprietario a far valere le proprie ragioni, così non si è mai creduto che chiunque, provincia o comune, sia minacciato di sopportare il carico di qualche strada a favore di altri, non deggia prima essere ammesso ad esporre i motivi, per cui credesse di rifiutarsi a sottostare a quel peso. Questi principii li vediamo scritti nel nostro diritto pubblico e negli

articoli 172, 176 della legge comunale, ed in ogni dove nella legge dei lavori pubblici sotto il capo della classificazione delle strade.

E quale ne è la ragione fondamentale?

La ragione si è che in Parlamento si fanno le leggi, ma non s'interpretano.

La Commissione del bilancio, nel caso in discussione, vorrebbe invece che la Camera la facesse da legislatore, da giudice, da parte.

E la giurisprudenza fin qui seguita dimostra che la Camera ha sempre respinto codesti consigli. Diffatti si votarono e si votano tuttodi leggi generali, con le quali o s'impone l'obbligo alla provincia ed ai comuni di concorrere alla costruzione o manutenzione di date opere, oppure si dichiara questa o quell'altra spesa od imposta a carico dei comuni e delle provincie.

Ma quando si presentò alla Camera una questione identica alla attuale, la Camera, distinguendo sempre la legge generale dalla speciale, dichiarò la propria incompetenza. Citerò un esempio che fa veramente al caso nostro e tocca persino le località che anche in questa questione sono interessate.

Mentre era in costruzione il tronco ferroviario da Alessandria al lago Maggiore, fu portata alla Camera una domanda di stanziare in bilancio una data somma per la costruzione del porto di Arona. Vi fu chi propose che la Camera decretasse per legge che il comune di Arona dovesse concorrere per una quota alle spese di quella costruzione.

Ma la Camera rispondeva che ciò sarebbe stato contrario al diritto pubblico ed alle leggi amministrative, appunto perchè non si trattava di legge generale per tutti i porti non marittimi che dovessero farsi nello Stato, bensì di un'opera speciale, e di una legge che sarebbe stata fatta contro un sol comune. Infine le economie proposte dalla Commissione non sono opportune.

Qui, o signori, non si tratta di diminuire effettivamente la spesa, ma unicamente di cambiare la mano, che tira fuori dalle tasche dei medesimi contribuenti la identica somma.

Ed in quale momento si vuol fare questo inutile scambio? Sotto l'impressione di una recente sciagura.

Ascoltate ed ho finito.

Verso le ore 5 pomeridiane del 15 marzo ultimo, senza alcun sintomo precursore, un gran tratto di suolo presso il villaggio di Feriolo sulla sponda del lago Maggiore si sprofondava d'improvviso nelle onde, trascinando seco ben 15 vittime, varie abitazioni ed un tratto della strada nazionale circumlacuale che mette al Sempione, quella stessa che ora si vorrebbe ridurre provinciale.

La dolorosa catastrofe commosse profondamente gli animi. Si istituirono comitati di soccorso per provvedere agli urgenti bisogni di que' disgraziati, e la carità

dei privati, i sussidi delle provincie e dei comuni non fecero difetto.

Il Governo intanto provvide alla meglio per mezzo di un porto natante a che quella essenziale strada di comunicazione coll'estero non rimanesse interrotta, e testè domandava alla Commissione una somma per costruire su suolo stabile un nuovo tronco in surrogazione di quello sprofondato.

La Commissione fu inesorabile; fu, direi quasi, crudele.

VALERIO, relatore. È il mestiere delle Commissioni.

MORINI. Essa risponde: voi, Governo, non datevene pensiero; lo Stato nulla ha che fare in ciò; la strada deve essere d'ora innanzi provinciale, quindi lasciate alla provincia, oltre il pensiero di sfamare gli abitanti di Feriolo, anche la cura di riparare gli straordinari guasti avvenuti nel marzo sopra la strada del Sempione, sebbene in quell'epoca, notate bene, come oggidì ancora, fosse quella strada nazionale. La Commissione fece propriamente come quel medico, che per acquistare celebrità ad ogni costo, scopriva in ogni individuo una malattia; ma però, prudente com'egli era, memore di un antico adagio, sceglieva a preferenza quegli individui che non erano in tanta evidenza per sperimentare i suoi rimedi eroici, onde nel caso di funesto evento gli infelici se n'andassero all'altro mondo senza chiasso e senza strepito, ed intanto l'esperienza giovava ai superstiti.

La Camera rileverà quindi dalle cose dette come le proposte della Commissione intorno alla più volte indicata strada circumlacuale non contengono effettive economie, sieno ingiuste, irregolari ed inopportune; e spero vorrà rigettarle, tenendo ferme le somme stanziare in bilancio.

VOLPE. Io prendo la parola per dimandare un semplice schiarimento al signor ministro dei lavori pubblici, il quale schiarimento spero che sarà per togliere dall'animo mio una dolorosa impressione.

Io non voglio ripetere tutte le eloquenti ragioni svolte in questa discussione; dirò semplicemente che, lungi dal vedere conservate alcune spese di lavori pubblici per mantenimento di strade, vedo che nel bilancio si mette una diminuzione di cifra. Io vorrei sapere per lo meno la ragione per cui questa cifra viene ad essere diminuita: per esempio, nella provincia del Sannio io trovo diminuita di 10,000 lire la somma bilanciata pel 1867 su quella del 1866: ora, se questi lavori pubblici di quella provincia fossero per avventura migliorati; se qualcheduno de' suoi bisogni, in quanto a strade almeno, fosse diminuito o scomparso, se all'incontro le strade non fossero anzi peggiorate, se la condizione della misera gente bisognosa di lavoro non fosse altamente aggravata per la crisi annonaria e finanziaria del paese, io comprenderei quest'economia di 10,000 lire; ma quando io vedo che le 10,000 lire d'economia sono sottratte non già da un bisogno soddisfatto,

ma bensì da un bisogno aumentato, io non comprendo questa diminuzione, la quale, benchè piccola, deve certamente avere il suo necessario corrispettivo in qualche altro fatto adempiuto. Ma questo corrispettivo io non lo conosco. Se mi si dirà che queste 10,000 lire sono sottratte dalle spese di manutenzione, credo che questi lavori di manutenzione in due casi soltanto, e per due ragioni, potrebbero dare luogo a questa economia: in primo luogo allorchè le strade fossero meno bisognose di riparazione di quello che erano prima, e questo certo niuno lo vorrà sostenere, imperocchè tutti, pur troppo, sappiamo come le nostre strade non sieno salde abbastanza, benchè strade nazionali; le quali, paiano pure eccellenti rispetto alle condizioni d'impermeabilità dei paesi della provincia, tuttavia sono in condizioni misere assai e pericolose, e tali da non affidare chi abbia rispetto per la propria esistenza.

Altra ragione si avrebbe quando potessero esservi metodi più economici di fare questi lavori; ma neanche questo io lo credo, se non veggo col fatto che questi metodi abbiano già fatto qualche buona prova della loro applicazione.

Or bene, io vorrei sapere come per avventura questa manutenzione stessa, che apparisce tanto indispensabile, possa ad un tratto diventare meno necessaria. Ma anche quando fosse possibile quest'economia di 10,000 lire sulle manutenzioni, trattandosi d'una provincia la quale aveva già nel bilancio del 1866 stabilita questa somma, la qual somma rispondeva meschinissimamente ad alcuni dei principalissimi bisogni stradali della provincia stessa; quand'anche, dico, ciò fosse possibile, questa spesa sarebbe piuttosto da invertirsi che da economizzarsi, e ciò onde rendere meno egra questa provincia, che pure ha tanta vitalità in sè, ma concentrata, e bisognosa di sfogo nelle relazioni commerciali; dappoichè la sua miseria deriva piuttosto dalla mancanza di movimento e di scambio, anzichè dalla scarsità della produttività della terra, essendo il Molise il granaio dell'Italia meridionale.

L'onorevole ministro, durante il discorso dell'onorevole preopinante, ha detto tra sè e sè: mi diano i danari, ed io farò tutto ciò che si chiede.

In quanto ai danari è stato molto detto e molto egregiamente; ma pure mi si permetta di esporre anche la mia idea. Come vuole l'onorevole ministro avere i danari se non c'è il commercio? E come può avere il commercio senza le strade? Per avere i danari bisogna che egli incominci a farne molte di queste strade (*Movimenti*); ogni strada fatta gli procurerà i danari per farne altre. Il fare economie nel Ministero dei lavori pubblici mi pare possa paragonarsi alla condotta di quel proprietario di fondi il quale volesse fare economie sopprimendo gli agricoltori.

Quindi, per sollevare dalla miseria questa provincia, bisogna promuovere le comunicazioni, e così la toglie-

remo dalla fame, la qual fame è madre del brigante, di cui è padre il prete.

GIOVANOLA, *ministro dei lavori pubblici*. Per oggi, stante l'ora tarda, mi limiterò semplicemente a rispondere all'onorevole preopinante.

PRESIDENTE. Scusi, prima leggerò un altro ordine del giorno, e così potrà anche rispondere su questo. Esso è sottoscritto dagli onorevoli Tozzoli, Avitabile...

GIOVANOLA, *ministro dei lavori pubblici*. Se vogliono svilupparlo, io parlerò dopo.

TOZZOLI. Non lo sviluppiamo ora, ma domani.

GIOVANOLA, *ministro dei lavori pubblici*. In tal caso rispondo ora all'onorevole Volpe.

PRESIDENTE. Parli.

GIOVANOLA, *ministro dei lavori pubblici*. Io prego l'onorevole Volpe a ritenere che le indicazioni che si trovano distinte nei vari articoli costituenti un capitolo non influiscono per niente sul servizio dei rispettivi articoli, perchè quando una spesa vi è iscritta, il potere esecutivo deve con quel capitolo far fronte a tutti i bisogni delle opere che vi si comprendono.

Lo stanziamento nel capitolo non è che approssimativo, il quale varia col variare delle circostanze. Se le strade della provincia di Molise richiederanno di più, il Governo sarà obbligato a spendere anche 150 mila lire, se occorrono, abbenchè nell'articolo non ce ne siano che 103,000; se c'è una differenza in meno, ciò proviene dai prezzi minori del contratto antecedente che fa figurare su questo articolo una apparente diminuzione di spesa, ma se realmente, per terminare le strade di quella provincia, si richiede una somma maggiore, il Governo è obbligato a spenderla.

Mi basterà citare due articoli di legge che devono diliguare ogni scrupolo nel preopinante.

Nell'articolo 12, dopo che si è stabilita la classificazione delle strade, si dice:

« Stabilito l'elenco delle strade nazionali, non potrà esservi introdotta, fuorchè per legge, alcuna modificazione la quale non derivi dall'applicazione del precedente articolo. »

Il precedente articolo parla poi delle ferrovie parallele; ma qui non credo che vi siano ferrovie parallele, le quali possano far supporre che quel tronco di strada nazionale debba cessare di esserlo.

Finchè non intervenga una legge, la quale disponga altrimenti, può essere sicuro l'onorevole interpellante che le strade di Molise saranno conservate fra le strade nazionali.

Ora, quanto a strade nazionali la legge vuole che le mantenga la nazione, e lo dice chiaramente l'articolo 30:

« Le strade nazionali si costruiscono, si adattano e si conservano a spese dello Stato. »

Che cosa vuole di più? Lo Stato è obbligato a mantenere le strade del Molise, come le ha mantenute nel passato, senza riguardo alla somma dell'articolo.

Se l'articolo è eccedente, vi sarà risparmio: se è deficiente, si provvederà col margine che possono presentare altri articoli e col fondo delle spese eventuali iscritto all'articolo 52 di questo stesso capitolo. Il vincolo sta nel capitolo; l'articolo non è che una semplice indicazione amministrativa, la quale non vincola per niente l'azione del Ministero. Dopo queste spiegazioni, credo che l'interpellante potrà essere tranquillo che non c'è alcun pericolo per cui egli possa temere che le strade della sua provincia vengano menomamente a soffrire per la mancata protezione dello Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Mussi ha facoltà di parlare.

MUSSI. Fra le cause per cui il relatore ha creduto di cancellare dall'elenco delle strade nazionali quelle accennate al numero 6 e 7, alcune riguardano preziosi interessi locali giustamente difesi dagli onorevoli oratori Protasi e Morini che mi hanno preceduto. Io dirò poche parole per accennare brevemente ad altro di vero interesse nazionale che sembrami complicato in questa tesi.

Fra i caratteri nei quali una strada è dichiarata nazionale emerge salientissimo quello determinato dalle condizioni topografiche delle vie attraversanti le catene delle Alpi o dell'Appennino. Se io mi faccio a ricercare la ragione filosofica di questa disposizione legislativa, la troverò probabilmente nelle condizioni peculiarissime in cui si trovano arterie grandi che percorrono e valicano i gioghi alpini. Ed è in questa categoria che è locata, a mio avviso, la strada del Sempione a cui mette capo la via lacuale del Verbano. Sotto questo punto di vista l'interesse locale è complicato col vantaggio nazionale per modo che io oso reclamare per questo tronco l'egida della manutenzione nazionale.

La Camera sa che tutto il commercio internazionale fra la Francia e l'Italia si compie nei due valichi del Moncenisio e del Sempione. Dimostrare l'importanza grandissima di questo commercio sarebbe veramente un portar vasi a Samo. La Camera che ha così generosamente sancite le spese per il traforo del Moncenisio, ha eloquentissimamente dimostrato di apprezzarne l'importanza. Ma per le condizioni topografiche dei valichi alpini, la strada del Moncenisio non basta sempre ai bisogni del commercio internazionale; troppo spesso l'infuriare degli elementi scatena delle procelle, contro cui invano lottano le forze degli uomini. In queste circostanze, se uno dei valichi resta chiuso per un cataclisma naturale, è evidente che l'altro passaggio deve sopperire a tutti i bisogni indeclinabili del commercio, che deve affidarsi a questa sola arteria.

Un esempio varrà a chiarire la mia tesi: senza ricorrere a fatti antichi, basti l'accennare alle procelle che compromisero lo scorso anno le condizioni stradali del Moncenisio.

Queste bufere furono di tale levatura da richiamare l'attenzione pubblica, specialmente interessata dagli esperimenti del sistema Felth allora tentato, con cui si sperava e si spera ancora di poter sciogliere il quesito relativo ai valichi alpini. Simili cataclismi chiusero il Moncenisio per ben tre mesi, tornando impraticabile una tratta di via della lunghezza di circa cinquanta chilometri. Tutto il commercio italiano dovette quindi necessariamente volgersi al Sempione, unica via su cui poteva contare. Voi sapete che le mercanzie che dalla Lombardia si volgono alla Svizzera ed alla Francia, generalmente seguono due vie, quella per la Svizzera che nei piroscafi lacustri muove verso il Gottardo, e quella del Moncenisio. Ma quando, per le circostanze accennate, le mercanzie non possono valicare il Moncenisio, esse devono prendere la via del Sempione, senza per questo approfittare dei piroscafi, contemporaneamente obbligati a trasportare le mercanzie che si dirigono alla Germania.

Nè queste circostanze debbono tenersi per affatto straordinarie, imperocchè le condizioni telluriche delle alte montagne determinano, quasi direi, ad epoche ricorrenti questi grandi cataclismi. In questa circostanza il Sempione agisce, direi quasi, da filo conduttore al nostro commercio colla Francia, importa dunque che questa linea sia sempre in ottima condizione di manutenzione. Non mi preoccupo delle ragioni di giustizia per le quali sarebbe grave imporre lo sviluppo di un servizio di pubblico interesse a una provincia; è questa una tesi complicata con un giusto interesse locale assai rispettabile, difeso dai colleghi che mi hanno preceduto; ma io mi preoccupo solo degli interessi italiani, e generali, ed è in nome di questi interessi generali che io invoco il carattere di nazionale alla strada in discorso.

Se noi costringiamo le provincie a sopperire alle spese di una via costosissima, questa farà umanamente il possibile nel limite delle sue forze, ma noi avremo il pericolo di non trovare quella perfetta condizione di manutenzione che può essere giustamente reclamata dal nostro commercio. Allora, o signori, la economia delle 59,400 lire, che l'onorevole Valerio ha con molta buona volontà cercato di assicurare alle finanze, potrebbero risolversi in un pregiudizio per quella gran fonte di ricchezza che è la produzione commerciale.

Signori, a buon diritto ci preoccupiamo del bilancio, ma curiamo ancora le vere fonti di produzione. Gli Americani incontrarono coraggiosamente 17 miliardi (salvo errore nella cifra) di debito, ma contemporaneamente hanno sviluppato tutte le fonti di produzione; gli Americani, pagando, risolveranno il quesito finanziario. Se noi ci preoccuperemo esclusivamente (scusate il mio impeto giovanile), se noi ci preoccuperemo del puro interesse dello Stato, chiuderemo la fonte da cui devono scaturire le ricchezze che sopperiranno anche

ai bisogni dell'erario e ci prepareremo un avvenire ben doloroso.

Perciò insisto onde sia conservato il carattere di nazionale alla via in discussione. A vero dire, se l'ora non fosse tarda, mi permetterei di sviluppare un altro ordine d'idee, ed in questo domanderei che tutte le strade dovessero cadere nella competenza delle provincie, con che però alle vie nazionali sia assicurata una dotazione. A questo modo conserveremmo al Consiglio tecnico provinciale la cura di tutte le strade, facendo così un passo assai deciso verso l'abolizione del Genio civile, che oggi per ragioni di prudenza la Camera non ha accettata, ma che molti deputati sembrano vagheggiare nell'avvenire.

Esaminando i caratteri pei quali una strada è dichiarata nazionale, questi mi parvero assai incerti. Si dice, per esempio, che sono nazionali le grandi linee stradali che nel loro corso congiungono direttamente parecchie città primarie del Regno. Ora qual è il criterio che determinerà questa supremazia tra le città principali d'Italia, moltissime delle quali furono capitali di Governo, altre vantano splendide memorie ed elementi di prosperità futura? (*Bene!*) Qual è poi il numero tassativo delle città che debbono essere allacciate da una via, perchè questa abbia l'onore di essere dichiarata nazionale? In questo adunque regna in argomento l'incertezza, e l'incertezza è fonte di dissidi e di giusti reclami.

Altre disposizioni della legge non sono meno infelici. È, per esempio, determinato che quando una strada nazionale passa fra l'abitato d'una città o di un borgo, nasce un consorzio di spese per la manutenzione di questa strada.

Qui voi vedete, signori, che questa via ha un doppio carattere, per cui, mentre è parte integrante di un sistema di linee nazionali, costituisce un tutto indissolubilmente congiunto ad un sistema di linee interne; ciò naturalmente crea dei rapporti di diritto da cui facilmente derivano conflitti che lo Stato dee risolvere in quelle pessime condizioni del nostro diritto amministrativo nelle quali più volte lo Stato si trova giudice e parte, con grave iattura della sua imparzialità.

Per tutte queste ragioni, io di buon grado acconsentirei che tutte le vie nazionali debbano passare in manutenzione alle provincie, semprechè sia loro assicurata una dotazione dallo Stato.

Nel frattempo però la via lacuale Verbanese a cui è affidato il commercio internazionale colla Francia e colla Svizzera deve quale piealpina mettersi nell'elenco delle nazionali.

PRESIDENTE. La parola spetta al deputato Lovito.

LOVITO. Io domanderei che si decidesse prima la questione su cui hanno parlato gli onorevoli Protasi, Morini e Mussi; io parlerei in fine del capitolo 8, perchè intendo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sul decreto 17 novembre 1865

in ordine alla classifica delle strade. Quindi io farei delle osservazioni generali ed inviterei il ministro a voler ristudiare la suddetta classifica delle strade.

PRESIDENTE. Ella può fare le sue osservazioni anche adesso, perchè si riferiscono a questo capitolo 8.

Come ha inteso la Camera sono state proposte varie questioni, e la Commissione non ha ancora espresso sulle medesime la sua opinione come è suo diritto di fare. Il presidente metterà ai voti tutte le proposte, quando ne sarà esaurita la discussione.

Ella può dunque parlare, purchè non esca dalla materia che si contempla nel capitolo 8.

LOVITO. Io aveva fatto questa osservazione, perchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici testè diceva che essendo l'ora tarda si limitava a rispondere all'onorevole Volpe.

Del resto, poichè il presidente ha avvertito diversamente, io intendo di richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, perchè la Commissione per la revisione del bilancio dei lavori pubblici non ha potuto portare certamente la sua attenzione sul decreto del 17 novembre 1865, che classifica le strade nazionali.

La Commissione del bilancio dei lavori pubblici ha ritenute nazionali quelle strade che le sono state dal Governo presentate con questo carattere.

La Commissione del bilancio inoltre ha creduto di portare la sua attenzione sul punto di vedere se qualcuna di queste strade presentate come nazionali nel bilancio, per avventura mancasse del carattere di nazionale; e quindi informata da uno spirito d'economia, che sono ben lungi dal biasimare, è entrata a ridurre il numero delle strade nazionali.

Io al contrario ho guardato il rovescio della questione, vale a dire ho cercato se per avventura nel decreto 17 novembre 1865 fossero comprese tutte quelle strade le quali, secondo l'articolo 10 testè commentato dall'onorevole Mussi, hanno il carattere di nazionale.

Ora io trovo che una quantità di strade aventi il carattere di nazionali, per consentimento di una Commissione nominata dal Ministero medesimo, non figurano nel bilancio del 1867.

Che questo carattere di nazionale sia stato riconosciuto dal Governo e da una Commissione specialmente nominata all'oggetto, risulta da un disegno di legge presentato dall'onorevole ministro Jacini, sotto la data 31 gennaio 1867.

Ora su questo progetto di legge io non discorrerò di quelle parti che riflettono l'aggiunzione di diramazione alle strade nazionali esistenti. Questo ha formato oggetto della discussione avvenuta testè, conchiusa con un ordine del giorno a firma di vari partiti, ed accettato dalla Camera.

Io mi limiterò quindi a quella parte delle strade per le quali è riconosciuto il carattere di nazionali.

Il ministro che proponeva questo progetto di legge, a pagina 2 della relazione si esprimeva così:

« Fra quelle strade già costrutte o presso a compiersi ve ne hanno alcune per le quali lo Stato sostiene o tutta o maggior parte della spesa, e contro la cui esclusione dall'elenco 17 novembre 1865 vivamente reclamano i Consigli provinciali, ed altre ve ne hanno che le provincie sistemarono e fin qui mantennero, ma che debbono passare allo Stato avendo i caratteri definiti dall'articolo 10 della legge 20 marzo 1865 per le strade nazionali. » Ora è singolare che tra le 17 strade contemplate in questo disegno di legge ad eccezione di 3 che riguardano rettificazioni di strade già nazionali, e di due diramazioni, la massima parte di queste strade che dovevano passare a carico dello Stato per la loro manutenzione si trovano, ripeto, per un caso singolare, nelle provincie napoletane.

È vero che nel riconoscere il carattere di nazionali a queste strade il ministro Jacini nella sua relazione, parlando di una strada che va a mettere capo alla repubblica di San Marino, si esprimeva così: « Nella provincia di Forlì si deve attribuire il carattere di strada internazionale a quella che lega l'Emilia colla finitima repubblica di San Marino. » Ma l'onorevole ministro Jacini che scorgeva qui un carattere internazionale, lo negava alla strada da Napoli per Eboli, Contursi, Laritto, Potenza e Matera.

E così pure troviamo dimostrate tra le nazionali la strada marsicana pel tratto Isernia-Lucera, la Dauno-Lucana, l'Appulo-Lucana, e l'altra che dalla marina di Gioia, per Radicena, Cittanuova e Gerace va a raggiungere la ferrovia di Gioia, Casalnuovo, Gerace, fino al Ionio.

Allo stato presente delle cose, se noi votiamo il bilancio del 1867 senza che sieno comprese queste strade, per le quali il Governo medesimo riconosceva il carattere di nazionali, ne avverrà che le provincie rifiuteranno a giusto titolo di mantenerle, ovvero le manterranno ingiustamente, ed il Governo non potrà neppure mantenerle.

In conseguenza io, concludendo, fo questa proposta d'invitare la Commissione a voler inserire nel bilancio del 1867 una somma corrispondente alla manutenzione di queste strade le quali in quel disegno di legge, e da una Commissione governativa, e dal Governo medesimo che lo proponeva, sono riconosciute per nazionali.

Ed io intendo richiamare su questo punto l'attenzione dell'onorevole ministro, poichè non intendo di confondere le due parti del disegno di legge dell'onorevole Jacini. Io mi guarderei ben bene dal raccomandargli quella parte che l'onorevole Jacini considerava come il completamento delle strade nazionali (nelle provincie napoletane); quella parte io la respingo con indignazione; io raccomando solo all'onorevole ministro l'altra parte, quella cioè che riguarda la ricognizione di nazionalità alle strade, le quali sono state valutate per tali da una Commissione nominata apposi-

tamente dal Governo; di guisa che la Commissione, prendendo in considerazione questo progetto, potrà inserire una somma corrispondente nel capitolo riferibile alle strade già dichiarate nazionali.

PRESIDENTE. Il deputato De Lorenzi ha facoltà di parlare.

DE LORENZI. Dopo le ragioni che hanno esposte gli onorevoli Protasi, Morini e Mussi io non avrei altro a dire riguardo alla metamorfosi che la Commissione vuol fare della strada circumlacuale, salvo a spiegare il perchè io mi oppongo alla proposta della Commissione. Io mi oppongo solo perchè la stessa legge sui lavori pubblici vi si oppone: non per altro.

La legge sui lavori pubblici non parla di strade che di nazionali abbiano a diventare provinciali, perchè esista prossima a queste strade una navigazione a vapore. Altrimenti per questa ragione dovremo giudicare inutile la strada ferrata ligure perchè corre parallela al corso de' piroscafi da Genova e la Spezia a Napoli.

L'articolo 10 della legge sui lavori pubblici dice: « Sono dichiarate nazionali quelle strade che allacciano le precedenti, cioè le grandi linee stradali colle grandi linee commerciali di Stati limitrofi. »

Or bene, questa strada (la quale io non chiamerò *circumlacuale*, poichè la parola *circumlacuale* parrebbe indicare strada che circonda il lago) è una strada *riverana* che costeggia la parte destra del lago...

BIXIO. Attualmente no.

DE LORENZI... mentre la parte sinistra del lago manca totalmente di strada; questa strada, dico, ha tutti i caratteri indicati nell'articolo 10 della legge.

Infatti questa linea, che non può essere compresa anche dall'eccezione fatta dall'articolo 11, allaccia il commercio di Genova, con la grande linea commerciale del San Gottardo, della quale io non so trovare migliore e più diretta comunicazione del porto di Genova con la Svizzera centrale e la Germania.

L'articolo 10 poi dice: « le grandi strade attraverso le catene principali delle Alpi, sono nazionali. » Mi pare che quest'alinea dell'articolo 10 possa essere ben poco applicabile, imperciocchè noi non abbiamo veramente molte linee che traversino le Alpi finora.

Ma questa strada, come tutte quelle che vanno ai versanti italiani, sebbene anche questi non facciano parte del regno, questa strada, o signori, noi la dobbiamo considerare non come un semplice transito e passaggio di merci, ma anche (e meglio) come un cammino al progresso delle nazionalità, alla simpatia tra paese e paese; epperò io voterei, se già non fosse nazionale, perchè si dichiarasse tale la strada lacuale di cui è questione, appunto perchè dessa è una buona arteria periferica la quale, porta il vivo sangue della vita nazionale, il pensiero e la lingua italiana sino alla vetta del San Gottardo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bertea.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Domani parlerebbe il relatore per le sue repliche. Se non dispiace alla Camera, si potrebbe così guadagnar tempo.

BERTEA. Io non ho che una osservazione a fare. Ho dubitato un istante se fosse stato conveniente che la Commissione procedesse all'esclusione di talune strade nazionali, come ha fatto, dal momento che la legge sui lavori pubblici aveva dichiarato i caratteri che le medesime dovevano avere, ed era stato dato mandato al Governo di sentire i Consigli provinciali, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, e determinare quindi esso stesso quali fossero, in base a tali caratteri, le strade che dovessero essere classificate tra le nazionali.

Se io avessi avuto l'onore d'appartenere alla Commissione del bilancio, certo avrei ritenuto pericoloso che si procedesse all'esclusione d'alcune di quelle strade che dal Governo erano state classificate come nazionali, perchè dall'un canto s'impingeva nel disposto dall'ultimo capoverso dell'articolo 12 della legge dei lavori pubblici, e d'altro canto si portava certamente la questione in un campo troppo largo, come abbiamo veduto verificarsi.

Fatta questa osservazione, io dico che, se la Commissione ha creduto di riconoscere che alcune delle strade state classificate nazionali dovevano esserne escluse perchè non avevano i voluti caratteri, è altrettanto giusto che, laddove si dimostri che alcune strade hanno realmente i caratteri per essere nazionali, e non siano state comprese nella classificazione, sia il Governo invitato a discutere il relativo progetto di complemento dell'analogo elenco, affinchè non sia negata giustizia ad alcuna provincia.

Quando si è discussa la legge sui lavori pubblici, allora si potevano mettere in giuoco tutte le quistioni che si riferissero ai caratteri che devono determinare od escludere la qualità di strade nazionali, ma una volta che questi caratteri sono stati prestabiliti, è dovere del Governo, dovere della Camera di mantenere il diritto acquistato a norma della legge stessa.

Per non toccare questioni locali, che amo di evitare, io non indicherò nemmeno alcuna di quelle strade che sono senz'altro da classificarsi tra le nazionali; ma mi limito ad invitare ed eccitare il Governo acciocchè riproponga la legge già stata presentata dall'onorevole ministro Jacini, con quelle modificazioni che un ulteriore esame ed i nuovi lumi che per avventura siangli venuti dal voto dei ricordati illustri consessi possano suggerire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tozzoli.

TOZZOLI. Io avrei da fare lo svolgimento d'un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Lo farà domani, se crede.

La parola spetta all'onorevole Morelli Donato.

MORELLI DONATO. Desidero rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione del bilancio.

Io chieggo all'uno ed all'altra, se tra le spese segnate all'articolo 19 del capitolo 8, sia compresa oppure no, quella necessaria per la manutenzione e riparazione del tronco di via rotabile che riunisce la salina di Lungro allo stradale postale delle Calabrie.

Dopoche avrò avuto tale chiarimento dall'onorevole ministro e dalla Commissione, vedrò se sorgerà per me la necessità di dovere intrattenere per qualche minuto la Camera.

PRESIDENTE. Io debbo frattanto pregare tutti quelli che hanno fatto o vogliono fare delle proposte, d'inviarle scritte al banco della Presidenza, onde io possa poi chiamarvi sopra la deliberazione della Camera.

Annunzio alla Camera che è stato presentato in ordine del giorno dagli onorevoli Tozzoli, Avitabile, Raffaele, Ricciardi, Del Zio, Mazzarella, De Blasio, Abignenti, Cimino, Volpe, Minervini, Marsico, Muzi in questi termini:

« La Camera delibera che la traversa della principale catena Appennina, ch'è tra Valva e Bisaccia, e passa pel territorio dei Principati e Basilicata, non sia lasciata deperire, ma riparata e aperta al traffico prontamente, e sia la spesa occorrente prelevata dal bilancio del 1867. »

Gli onorevoli Fiastrì, Fossombroni, Puccioni e Ghezzi propongono quest'invito al Ministero:

« La Camera invita il Ministero a ripresentare il progetto di legge 31 gennaio 1867, n° 52 sulla classificazione di strade a complemento della rete delle strade nazionali. »

Finalmente gli onorevoli Righi, Pasqualigo, Morelli Giovanni Battista, domandano di interpellare il ministro guardasigilli circa i provvedimenti che egli intende adottare per lo scioglimento del nesso feudale nelle provincie venete.

L'onorevole ministro non è presente; quindi gli sarà domandato nella seduta prossima se e quando intende rispondere a questa interpellanza.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Verificazione di poteri;

2° Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1867.

3° Discussione del progetto di legge intorno all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori;

Svolgimento dei progetti di legge:

4° Del deputato Castagnola, intorno alla registrazione e all'iscrizione a repertorio dei testamenti presentati ai notai;

5° Del deputato La Porta, per modificazioni alla

legge 14 agosto 1862 sulla costituzione della Corte dei conti;

6° Svolgimento delle interpellanze: del deputato Corte al ministro della guerra, intorno al congedo degli individui di bassa forza, non esclusi i bassi ufficiali, di statura inferiore a metri 1 56; del deputato Botta al ministro della marina, sull'istituzione della Cassa degli invalidi della marina mercantile.
