

## TORNATA DELL'8 GIUGNO 1867

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO MARI.

**SOMMARIO.** *Atti diversi = Istanza dei deputati Botta, Bembo e Civinini — Dichiarazione del presidente del Consiglio. = L'elezione di San Marco Argentano, dopo osservazioni del deputato Cortese in favore, e del deputato Bargoni contro, è annullata — Altre due sono convalidate. = Presentazione delle relazioni sui progetti di legge: modificazione al dazio sui tessuti serici; disposizioni circa gli ufficiali veneti destituiti per causa politica; proroga dei termini accordati a quegli ufficiali che ebbero interruzione forzata nel loro servizio. = Lettura di un disegno di legge del deputato Pescatore sulla tassazione degli atti di vendita. = Istanza d'ordine del deputato Ricciardi, contrastata dai deputati Massari G. e Torrigiani. = Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Comunicazione del deputato Ricciardi sul capitolo 37 — Proposizione dei deputati Del Zio e Garau contro la riduzione al capitolo 38 relativo al servizio colla Sardegna — Il ministro si oppone alla reintegrazione della somma proposta, che è sostenuta dal deputato Asproni — Osservazioni dei deputati Civinini, Ricci Giovanni, Bonomi e Bixio — Approvazione della proposta — Sul capitolo 39 parlano il deputato Ricciardi ed il ministro, e sul 48 il ministro ed il deputato Valerio, relatore — Sospensione del 38 e 48 — Proposizione del deputato Tozzoli alla sezione riguardante le strade, approvata dopo osservazioni del ministro e del relatore — Proposizione del deputato Viacava per stanziamento di somma per una strada, combattuta dal ministro, appoggiata dal deputato Sanguinetti, e approvata. = Domanda del deputato Macchi, e dichiarazione del deputato Torrigiani. = Proposizione del deputato Marincola per altro stanziamento, e sue censure all'amministrazione — Dichiarazioni del ministro, e osservazioni dei deputati Nicotera e Plutino Agostino — Rinvio — Proposizione del deputato Paris, ritirata — Osservazioni del deputato D'Ayala — Parole del relatore e del ministro sul capitolo 59 — Voto motivato dal deputato Nisco e da parecchi altri circa il porto di Napoli — Proposta d'ordine del deputato Lazzaro, oppugnata dal ministro per la marineria — Dichiarazioni del deputato Nicotera. = Presentazione di uno schema di legge per lo scioglimento dei vincoli feudali nella Venezia.*

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:

11,577. Morra Maria, nata Aymar, di Savigliano, provincia di Cuneo, rappresentato che, per imperizia di chi le compilò la scheda dei redditi di ricchezza mobile per l'anno 1865, venne soltanto nella medesima indicato il capitale, senza fare menzione del reddito, per cui fu tassata su quello; respinti i ricorsi da lei inoltrati per la riparazione del mentovato errore si rivolge alla Camera perchè provveda ch'ella venga esonerata dal pagamento di tale indebita tassa.

11,578. 46 cittadini di San Massimo, 29 di Pesche e 70 di Morrone, provincia di Molise, fanno istanza perchè il tronco di ferrovia da Termoli all'incontro della linea tra Benevento e Telesse, che doveva essere ultimato nel periodo di 4 anni, ed al quale non venne ancora dato principio, venga sollecitamente eseguito.

11,579. Il sindaco di Bormio, provincia di Sondrio, rassegna alla Camera i conti delle spese incontrate dai comuni di quel mandamento pei fatti d'armi degli anni 1848-1859 e 1866, affinchè vengano presi in considerazione e soddisfatti.

11,580. Calieri ingegnere Girolamo, di Verona, narrato che per effetto delle vicende politiche degli anni trascorsi egli patì la prigionia e l'esilio, ed il suo patrimonio fu grandemente danneggiato, implora dalla rappresentanza nazionale la facoltà di fare una lotteria.

11,581. Marcello Prato Francesco, da Milazzo, provincia di Messina, esposti i servizi prestati nell'amministrazione postale, chiede di venire nominato aiutante in qualche ufficio.

11,582. I componenti il corpo insegnante nella regia Università di Modena, indotti, da voci corse, che stiasi elaborando da una Commissione governativa un nuovo progetto concernente le Università del regno, delle quali, alcune sarebbero ritenute dallo Stato e le ri-

manenti abbandonate alle provincie; espongono una serie di considerazioni contro questo sistema, invocando quella imparzialità ed uguaglianza che, senza favori, senza restrizioni, lasci tra le Università tutte, libero ed equilibrato il campo di una giusta e reale concorrenza.

**ATTI DIVERSI.**

**DEL RE.** Tra le petizioni presentate ve n'è una che porta il numero 11,578, con la quale molti cittadini della provincia di Molise reclamano l'adempimento di un tronco di ferrovia da Termini all'incontro della linea tra Benevento e Telesse, al quale non venne ancora dato principio.

Domanderei dunque alla Camera l'urgenza di questa petizione.

(È dichiarata urgente.)

**BOTTA.** Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione 11,581 di Marullo Prato Francesco, di Milazzo, che domanda di essere nominato aiutante in qualche ufficio in compenso dei servizi da lui prestati nell'amministrazione postale.

È poichè ho la parola, pregherei l'onorevole presidente di voler interrogare la Camera se permette che, nella tornata di domani, se vi sarà, io possa subito, dopo la verifica dei poteri, sviluppare la mia interpellanza.

Si tratterebbe di venire in soccorso della marineria tutta della penisola: la Camera, i sentimenti della quale sono noti, non vorrà trovare opposizione a questa mia proposta.

**PRESIDENTE.** Quando sarà il momento opportuno, consulterò la Camera.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Restelli.

**RESELLI.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 11,570 presentata dall'ingegnere Carlo Bonaudi che domanda un'inchiesta sui fatti a cui allude la petizione che fu presentata relativamente a' così detti misteri dei lavori pubblici. Siccome il petente domanda un'inchiesta sugli stessi fatti di cui è cenno in tale petizione, e siccome quest'ultima fu dichiarata d'urgenza, domando che le due petizioni sieno oggetto di un solo esame.

(La petizione è dichiarata urgente.)

**ARALDI.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 11,582, colla quale i professori dell'Università di Modena rappresentano alla Camera il gravissimo danno che risulterebbe a quella provincia se venissero attuate le disposizioni che si contengono nel progetto del ministro dell'istruzione pubblica rispetto all'ordinamento generale delle Università del regno.

(È dichiarata urgente.)

**BEMBO.** Alcuni impiegati nella prefettura di Venezia e della direzione del censo di quella città hanno pre-

sentato una petizione al Parlamento onde ottenere il condono di alcune somme che sono state anticipate in favore degli impiegati dal Governo austriaco negli ultimi momenti della sua dominazione.

Queste petizioni furono dichiarate d'urgenza insieme ad un'altra presentata dall'onorevole deputato Arrivabene. Nuove petizioni ora sono spedite da altri impiegati di vari dicasteri per lo stesso oggetto.

I motivi per cui queste petizioni furono dichiarate d'urgenza sono gli esigui soldi degli impiegati, le tasse di cui sono sopraccaricati, e la qualità della valuta colla quale sono pagati, cioè la valuta in carta. Siccome ci vorrà qualche tempo prima che la Camera decida su queste petizioni, così interesserei l'onorevole presidente del Consiglio dei ministri a sospendere questa rifusione in pendenza della decisione della Camera: altrimenti se anche tale decisione fosse favorevole, siccome gli impiegati pagano di mese in mese, essa verrebbe ad essere in gran parte illusoria.

Prego quindi l'onorevole presidente del Consiglio a sospendere questa rifusione finchè la Camera abbia deciso a proposito di queste petizioni, e di altre che fossero presentate sul medesimo argomento.

**RATTAZZI,** *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per l'interno.* Veramente gli impiegati che hanno già avuto questi stipendi, non so come possano ancora pretendere che sia loro corrisposto, e ricusino di assentire a quel compenso che, senza dubbio, è da loro dovuto. È vero che ricorrono in via di condono di quanto già hanno percepito, e che si limitano intanto a chiedere che, sino a quando siasi provveduto intorno alla loro petizione, il Governo abbia a sospendere la stretta applicazione della ritenzione che a titolo di compenso venne ordinata. Così ristretta per ora la cosa, e, non trattandosi che di un indugio breve, non ho alcuna difficoltà di assentire al desiderio espresso dall'onorevole preopinante, con che però la sospensione non sia tropp'oltre protratta, e su queste petizioni possa essere presa dalla Camera una deliberazione prima che termini questa Sessione legislativa. Non vorrei che, essendo oggidì le petizioni dichiarate d'urgenza, quando il Governo assumesse assolutamente l'impegno di sospendere il compenso, l'urgenza sparisse, e non si avesse più a prendere un definitivo provvedimento.

Dichiaro quindi che, se si tratta di restringere la sospensione sino a che sia giunta al suo termine la prima parte di questa Sessione legislativa, io non ho nulla ad opporvi; ma se si volesse procedere più oltre, se si chiedesse una sospensione indefinita, non potrei darvi il mio assenso; nol potrei perchè a me sembra che il potere esecutivo possa vincolarsi a sospendere in modo indeterminato l'esercizio di quei diritti, e la riscossione di quelle somme che allo Stato appartengono.

**BEMBO.** Ringrazio l'onorevole presidente del Consi-

glio, a nome degli impiegati della Venezia, della sua gentile adesione; osservo però che anche nel complesso si tratta di somme piccole; che queste petizioni sono già state presentate alla Camera, la quale le ha dichiarate d'urgenza, e quindi c'è a sperare che verranno sollecitamente riferite.

Aggiungo poi che in fine dei conti queste anticipazioni gl'impiegati in questione le ebbero dal Governo austriaco, il quale se non le avesse date avrebbero portato con sé il danaro. Quindi lo Stato (e qui entro forse nel merito), se anche la Camera esaudisse la domanda, non verrebbe a perdere niente affatto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Botta domanda che sia posta domani o dopodomani all'ordine del giorno, prima del bilancio in discussione, la sua interpellanza al ministro della marina riflettente la Cassa degl'invalidi della marina medesima, la quale non può dar luogo a lunga discussione.

**BOTTA.** Si tratterebbe di cinque o sei minuti. Io vorrei domandare un provvedimento pronto al signor ministro della marina, per l'istituzione della Cassa degl'invalidi della marina mercantile italiana.

**PRESIDENTE.** Se non vi è opposizione si avrà per accolta la domanda dell'onorevole Botta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

**DI SAN DONATO.** Prego la Camera a voler dichiarare d'urgenza le petizioni 11,561, 11,568 ed 11,571.

Con la prima Navarra Antonio, di Napoli, commesso di dogana in disponibilità, enumerati i servizi prestati, chiede vengano estese a suo favore le disposizioni del rescritto del 12 agosto 1858 sulla tassazione delle pensioni.

Io ritengo che lo spirito di questo reale rescritto avrebbe potuto essere meglio compreso dalla Corte dei conti, e voglio sperare che la Camera, dividendo le mie opinioni, vorrà, a suo tempo, far rendere giustizia al reclamo di un vecchio impiegato meritevole di considerazione.

Con la seconda petizione Prato Pietro, da Napoli, padre del marinaio Francesco Prato deceduto nella battaglia di Lissa sulla cannoniera *Palestro*, rappresenta che la Corte dei conti dichiarò non farsi luogo alla liquidazione della sua pensione, perchè il suo matrimonio non fu trascritto nello stato civile, ed invoca dalla Camera provvedimenti perchè gli sia corrisposta la pensione richiesta; ed io ritengo che la Corte dei conti avesse torto nel negare tale pensione. Giudicherà poi la Camera quando sarà riferita questa petizione, che peraltro io raccomando in via d'urgenza.

Colla terza Casale Carmine, del comune di Caianello, provincia di Terra di Lavoro, rappresenta che, dopo avere ultimato la sua ferma militare, prese nuovo ingaggio come surrogante, e chiede l'appoggio della Camera per ottenere la continuazione del pagamento del premio stabilito, che gli venne negato, perchè dopo due anni fu dichiarato inabile al servizio.

Domando dunque che queste tre petizioni siano dichiarate di urgenza, e raccomando alla Commissione di riferirle con precedenza.

(Sono dichiarate urgenti.)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Civinini ha la parola.

**CIVININI.** Poichè l'onorevole presidente con tanta facilità ha accordato all'onorevole deputato Botta...

**PRESIDENTE.** Non sono stato io; è stata la Camera che non fece opposizione.

**CIVININI.** ... ha ottenuto dalla Camera che l'interpellanza del deputato Botta fosse messa nella prossima seduta all'ordine del giorno prima della discussione del bilancio, lo pregherei ad ottenere lo stesso favore anche per l'interpellanza del deputato Corte, intorno alla quale io sono pure interessato, tanto più che ho tutti i motivi per credere che sarà cosa brevissima, e sarà quasi una mera formalità.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono opposizioni anche la proposta dell'onorevole Civinini sarà accolta.

(È ammessa.)

#### VERIFICAZIONE DI ELEZIONI.

**PRESIDENTE.** Invito l'onorevole Righi a riferire sopra un'elezione.

**RIGHI, relatore.** Per incarico del I ufficio ho l'onore di riferire sull'elezione del collegio di San Marco Argentano nella persona del signor dottore Giuseppe Bruno.

In questo collegio sono iscritti 646 elettori; concorsero alla prima votazione, elettori 462; il dottore Giuseppe Bruno ebbe 288 voti, in forza di che venne al primo scrutinio proclamato deputato di quel collegio.

Le operazioni elettorali in rapporto a tre sezioni sono perfettamente legali, soltanto nella quarta sezione, in quella cioè di Montalto, avvi una protesta colla quale alcuni elettori protestarono contro la validità di quella elezione, pel motivo che alla costituzione dell'ufficio definitivo concorsero a votare dieci elettori i quali non erano legalmente autorizzati a votare, inquantochè figuravano nelle nuove liste rivedute dal Consiglio municipale, ma che non avevano ricevuta la definitiva sanzione dall'autorità governativa: il fatto a cui si appoggia tale protesta venne ammesso dall'ufficio, il quale però si dichiarò competentemente istituito, e dichiarò in pari tempo di aver fatto l'appello per la votazione definitiva del deputato in base alle liste anteriori, e ciò nei riguardi tanto del primo che del secondo appello.

Prima di esaminare quale potesse essere l'importanza di questa protesta, l'ufficio volle riconoscere se la votazione di questa quarta sezione avesse un'influenza diretta ed essenziale sulla proclamazione del deputato; ne risultò effettivamente che se noi leviamo

gli 81 voti che il Bruno ebbe in questa quarta sezione dal complesso della votazione di tutte le quattro sezioni che compongono il collegio elettorale di San Marco Argentano, il Bruno non avrebbe ottenuto più nè la maggioranza dei votanti, nè il terzo degli elettori iscritti; quindi riesce essenzialissimo l'esaminare se la votazione di questa sezione sia veramente legale.

L'ufficio, od almeno la maggioranza dell'ufficio ebbe a considerare che il paragrafo 53 della legge elettorale richiede che tutte indistintamente le operazioni elettorali debbano essere eseguite in appoggio alle liste che abbiano subito tutte le appurazioni necessarie.

Si è osservato che la costituzione dell'ufficio definitivo di una sezione risulta dalle pratiche essenziali della votazione, e che per essere viziata questa pratica ne derivava per conseguenza la nullità della elezione, che l'ufficio a maggioranza opinò si dovesse annullare, perchè detratti gli 81 voti ottenuti dal Bruno in quella sezione dal complesso dei voti dell'intero collegio, il Bruno non avrebbe più raggiunti gli estremi per essere proclamato deputato al primo squittinio.

Se non che dopo di essersi occupato della questione di forma, l'ufficio rivolse la propria attenzione a riconoscere se almeno il Bruno potesse ritenersi eleggibile.

Abbiamo nell'incartamento un rescritto del ministro dell'interno, che io mi permetto di leggere alla Camera:

« Il signor Giuseppe Bruno non fa parte del Consiglio di sanità; egli fu con decreto ministeriale del 14 febbraio 1866 nominato ispettore di pubblica sanità delle provincie di Messina, Catania e Siracusa coll'annuo assegno di lire 2000 da corrispondersi *sui fondi sanitari*, a datare dal primo marzo dell'anno stesso. Il prefato signor dottore Bruno presentava a questo Ministero il 14 maggio 1867 una dichiarazione colla quale rinunziava da quel giorno stesso all'assegno accordatogli. »

L'ufficio considerò essere, dalla pratica giurisprudenza costante della Camera, accolta la massima che la rinunzia allo stipendio da parte di un impiegato non sani il carattere di viziosità che possa essere inerente a chi è rivestito di un determinato ufficio a cui non sia accordata l'eleggibilità in via di esenzione dalla legge.

Questa pratica giurisprudenza venne riassunta e formulata nella prima massima proclamata dalla Commissione di accertamento pel numero degli impiegati ove si legge: « Non può esserè eletto a deputato chi cuopre un impiego, al quale impiego nel bilancio dello Stato è allogato uno stipendio comunque questo non venga riscosso. »

**CORTESE.** Domando la parola.

**RIGHI, relatore.** Versando il dottore Bruno tassativamente in questa circostanza dell'essere, cioè, egli tut-

tora investito di un impiego, pel quale non è considerato eleggibile alla deputazione, l'ufficio mi diede l'incarico di proporre, oltrechè per la viziosità della forma che accompagnò l'elezione, eziandio per la illeggibilità stessa del deputato, l'annullamento dell'elezione di San Marco Argentano avvenuta nella persona del dottore Bruno Giuseppe.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cortese.

**CORTESE.** Io avrei bisogno di qualche schiarimento dall'onorevole relatore.

Desidererei sapere se coloro che non erano elettori e che votarono in una delle sezioni, votarono esclusivamente per la formazione del Seggio definitivo, ovvero votarono anche per la nomina del deputato così nella prima, come nella seconda votazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**RIGHI, relatore.** In linea di fatto io debbo rispondere all'onorevole Cortese che risulta perfettamente provato, perchè ammesso dallo stesso ufficio, che i 10 elettori, che non potevano votare, concorressero alla votazione solamente nella costituzione dell'ufficio definitivo, ma che la votazione del deputato tanto al primo quanto al secondo appello venne effettuata sulle liste antiche, cioè sulle liste veramente legali.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Cortese.

**CORTESE.** Dietro questi schiarimenti dell'onorevole relatore, io mi permetterò di osservare alla Camera che moltissime volte essa ha deciso che a formare l'ufficio definitivo non ci sia assoluto bisogno di una votazione, ma basti crearlo per acclamazione; e la Camera nell'adottare questo principio ha creduto non tanto che fosse regolare il metodo quanto che questa irregolarità fosse sanata dagli elettori stessi, i quali per avventura non avessero protestato nel procedere alla votazione pel deputato.

Quindi non mi pare che sia questa cagione per ritenere nulla la votazione accaduta in quella sezione, e che quindi per la nullità di essa si debba venire alla conclusione dell'annullamento dell'elezione.

In quanto al secondo motivo di annullamento, mi permetto di osservare all'onorevole relatore che la legge parla d'impiegati i quali riscuotono uno stipendio iscritto nel bilancio dello Stato.

Ora, da quanto io ho udito, mi pare che l'onorevole Bruno non si trovi in cotesta condizione; egli è un ispettore, se non erro, sanitario, nominato con decreto ministeriale, con un assegno di annue lire 2000, il quale assegno annuo di lire 2000 si riscuoterebbe sopra i proventi che vengono dai luoghi che dovrebbero essere ispezionati, e che non sono punto iscritti sul bilancio dello Stato.

Non c'è una partita attiva nel bilancio attivo dello Stato che porti questi proventi: non c'è articolo qualunque del bilancio passivo, per quanto io sappia, che

segni cotesti stipendi. Epperò l'onorevole Bruno, secondo i precedenti della Camera, e a mio modo di vedere, non si potrebbe ritenere come un impiegato stipendiato dallo Stato, il cui stipendio figuri sui bilanci dello Stato medesimo.

Di più, mi pare che l'onorevole Bruno abbia anche rinunciato a questa stessa indennità, sicchè, anche quando la stessa figurasse sul bilancio dello Stato, vi sarebbe da ridire.

Io non ho bisogno di dichiarare alla Camera che non sono tanto tenero della presenza tra noi dell'onorevole Bruno, e la Camera lo comprende facilmente, poichè non sono suo amico politico. Intendo solamente di dimostrare la perfetta imparzialità del mio giudizio.

Non parendomi dunque che qui ci sia ragione alcuna per procedere all'annullamento, propongo la convalidazione di questa elezione.

**BARGONI.** L'onorevole Cortese ha opposto due eccezioni alle ragioni d'annullamento che l'ufficio I, al quale io mi onoro d'appartenere, ebbe ad adottare intorno alla elezione di San Marco Argentano. Ma io credo che le eccezioni avanzate dall'onorevole Cortese non abbiano serio fondamento.

Innanzitutto, riguardo alla prima eccezione, mi occorre di fargli osservare che è ben vero che qualche volta la Camera, nei suoi precedenti, ha riconosciuto che si potesse ritenere per valida la costituzione di un ufficio definitivo avvenuta per acclamazione; ma è vero altresì che la Camera ha ritenuto ciò precisamente perchè l'acclamazione poteva in certa guisa far fede dell'unanimità dei voti di tutti i presenti, e perchè in quei casi non figurava nessunissima protesta nei verbali dell'elezione. Qui invece siamo sopra un terreno totalmente diverso; qui abbiamo una protesta contro il fatto di dieci individui che votarono per la costituzione dell'ufficio definitivo senza essere regolarmente elettori. E non solo abbiamo questo fatto, ma ne abbiamo di più un altro, il quale influi moltissimo sulla deliberazione dell'ufficio I, ed è che la presenza di questi dieci elettori basta ad alterare i risultati della votazione; imperocchè gli elettori presenti alla costituzione dell'ufficio definitivo erano 115; il primo eletto ebbe 77 voti, e tutti gli altri ebbero un numero di voti tale che il difalco dei dieci suffragi dei votanti non elettori eserciterebbe l'effetto di rendere invalida l'elezione.

Si aggiunga per di più che mancano le indicazioni dei voti ottenuti da tutti quelli che dopo i primi cinque nominati avrebbero avuto maggior numero di voti. Di modo che rimane la presunzione legittima ed intera che uno solo dei membri dell'ufficio definitivo aveva potuto ottenere in modo ineccepibile il numero di voti necessario per esser eletto.

In questo stato di cose è evidente che l'ufficio definitivo non esisteva legalmente; e se non esisteva legalmente l'ufficio definitivo, è altrettanto evidente che

tutte le operazioni che si fecero sotto la direzione di quell'ufficio definitivo non possono avere validità di sorta.

Quanto alla seconda eccezione io dirò una sola parola, perchè in verità non mi sento l'animo di scendere coll'onorevole Cortese fin laggiù, dove bisognerebbe portare la questione. È certo che se noi non possiamo accogliere come colleghi nostri, come deputati, se non quegli impiegati pei quali la legge elettorale fa una esplicita eccezione, molto meno noi possiamo accogliere quelli i quali, muniti di un decreto ministeriale, esercitano una funzione in una qualunque delle istituzioni riconosciute dallo Stato, e possono ad arbitrio del Ministero essere o non essere impiegati. Il fatto stesso che il signor Bruno rinunciando allo stipendio ha potuto supporre di diventare eleggibile, prova che egli capiva abbastanza come la sua posizione fosse vulnerata. Ma qui ritorna la massima che per essere eleggibile non basta rinunciare allo stipendio, ma bisogna rinunciare anche all'impiego. Questo il signor Bruno non ha fatto, quindi la sua ineleggibilità rimane accertata.

Conchiudo perciò appoggiando le conclusioni dell'ufficio.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti le conclusioni dell'onorevole relatore, cioè l'annullamento della elezione del collegio di San Marco Argentano nella persona del signor Bruno dottore Giuseppe.

(Sono approvate.)

Invito l'onorevole Catucci a venire alla tribuna.

**CATUCCI, relatore.** Riferisco intorno alla elezione del 2° collegio di Napoli, avvenuta nella persona del generale Pianell Giuseppe Salvatore.

Tutte le operazioni furono eseguite colla massima regolarità; non v'è alcuna protesta, sicchè per incarico del IV ufficio io propongo la convalidazione di quest'elezione.

(È approvata.)

**CORAPI, relatore.** Nel 10° collegio di Napoli, sezione Mercato, alla prima votazione entrarono in ballottaggio Luigi Giordano con 72 voti, e Davide Consiglio con 58. Procedutosi al ballottaggio, Consiglio ottenne voti 192 e Giordano 126.

I verbali offrono questo solo di rimarchevole.

Si presentò innanzi al presidente per votare un Carlo Sella. Domandato dal presidente della paternità, si riconobbe che non era elettore, e fu congedato. Si presentarono altri tre, Avitabile Giacomo, Delle Donne Pasquale ed Amato Pasquale e riconosciutosi che la loro paternità non era quella degli elettori iscritti nelle liste, furono congedati. Questo è ciò che risulta dai verbali.

Ora bisogna che la Camera conosca quello che dicono due proteste fattesi contro cotesta elezione. La prima è sottoscritta da dodici individui, e rappresenta quanto segue:

In primo luogo espone che quel Carlo Sella, che fu congedato e che non era elettore, era intervenuto alla votazione col proposito di dare il suo voto al signor Consiglio, e fa notare che il presidente non volle interrogare il detto Sella da chi fosse stato mosso a votare, ma è agevole il rispondere che il presidente aveva il diritto d'inquirere se poteva votare, ma non d'investigare le ragioni per cui volesse votare.

Si dice in secondo luogo che furono dal presidente licenziati i tre, cioè Avitabile, Delle Donne ed Amato, i quali senza essere elettori pretendevano di votare. Ma siccome risulta che costoro non hanno votato, non può il loro intervento aver pregiudicato l'elezione.

Si riferisce inoltre che quattro individui, i quali non erano iscritti nelle liste, avendo lo stesso cognome, ma un nome diverso di altri quattro che v'erano iscritti, presero parte alla votazione. Ma questa è un'asserzione e nulla più.

Finalmente si dice che abbiano votato due elettori, i quali sarebbero morti. (*Ilarità*) Che vi sieno due fedeli di morte corrispondenti al nome ma non alla paternità di due elettori iscritti nelle liste elettorali è cosa che sussiste, ma non risulta dai verbali che quei due abbiano votato; tutt'al più potrebbe risultare dalle liste che rimangono nell'ufficio, ma non v'è prova di ciò.

Colla seconda protesta si lamenta che vi siano state delle pressioni e delle insinuazioni nello scopo di fare eleggere il signor Consiglio. Si asserisce che un capitano della guardia nazionale, il quale trovavasi per ragion d'ufficio nel luogo dell'elezione, ma non era elettore, avesse fatto delle insinuazioni in favore del Consiglio. Anche questa è un'asserzione e non altro.

Ora l'ufficio IX, prescindendo dal considerare come semplici asserzioni, che non hanno fondamento nei verbali, le cose dette, considerò che l'uno dei due candidati riportò 126 voti e l'altro 192, e che quindi anche ammettendo tutte le difficoltà che si oppongono, ammettendo che abbiano votato alcuni non elettori e persino i due morti, si avrebbe sempre in favore dell'eletto un numero di voti sufficiente ad assicurarne l'elezione.

Propongo quindi a nome dell'ufficio IX che quest'elezione sia dichiarata valida in persona del signor Consiglio Davide.

(È convalidata.)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Romano ha inviato alla Presidenza un suo disegno di legge che sarà trasmesso agli uffici.

#### PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Piolti de' Bianchi è invitato a presentare una relazione.

**PIOLTI DE' BIANCHI, relatore.** Ho l'onore di presentare

la relazione intorno al progetto di legge per modificazioni ai dazi sui vari tessuti serici, e sul modo di calcolare la materia predominante nei tessuti misti. (Vedi *Stampato n° 11-A*)

**BARGONI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera due relazioni: una sul progetto di legge d'iniziativa parlamentare, riguardo alla proroga dei termini stabiliti dalla legge 23 aprile 1865, relativa agli ufficiali che ebbero interruzione forzata del loro servizio. (V. *Stampato n° 44-A*)

L'altra sul progetto di legge d'iniziativa ministeriale, per la convalidazione del reale decreto 13 dicembre 1866 in favore dei militari veneti e mantovani i quali ebbero a cessare dal servizio per causa politica. (Vedi *Stampato n° 37-A*)

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno tosto inviate alla stampa.

#### LETTURA DI UN DISEGNO DI LEGGE E PROPOSTA D'ORDINE.

**PRESIDENTE.** Gli uffici I, II, IV, VII e IX hanno autorizzata la lettura di un progetto di legge del deputato Pescatore sulla tassazione degli atti di vendita.

**BERTEA, segretario. (Legge)**

« *Articolo unico.* Nelle vendite stipulate per atto pubblico e non accompagnate da pagamento effettivo del prezzo, se il venditore, dichiarandosi soddisfatto con una scritta privata di obbligazione, spedisce quietanza al compratore, si esigerà, oltre alla tassa di registro pel contratto di compra e vendita, anche la tassa proporzionale stabilita specialmente per le quietanze. In tal caso però la scritta privata non contenente altro che la obbligazione di pagare il prezzo nel termine convenuto non sarà sottoposta a registrazione, nè alla tassa propria degli atti di obbligazione. »

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pescatore è presente?

*Voci.* Non è presente.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Ricciardi.

**RICCIARDI.** Essendo quasi impossibile che in questo scorcio di Sessione siano votati tutti e nove i bilanci, io desidererei che almeno i più importanti fossero discussi.

Per esempio, quelli della guerra e della marina militare sono fra i più importanti, perchè possono dar luogo a maggiori economie; ma so che le relazioni non sono ancora pronte, come so pure non essere pronta peranco la relazione sul progetto di legge per la riforma dell'esercito. È pronta invece quella sul bilancio dell'interno, e però io credo che questo bilancio debba essere discusso immediatamente dopo quello di cui ci stiamo occupando.

**PRESIDENTE.** Appena sarà distribuita la relazione...

**RICCIARDI.** Potrà farsi questa distribuzione, io credo, oggi o domani.

**PRESIDENTE.** Se non vi è opposizione, la proposta Ricciardi si avrà come accettata.

**MASSARI GIUSEPPE.** Chiedo di parlare.

**TORRIGIANI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Spetta la parola all'onorevole Massari.

**MASSARI GIUSEPPE.** Molti dei nostri onorevoli colleghi non hanno veramente compreso di che si tratta, non hanno prestato attenzione...

**RICCIARDI.** Ho parlato abbastanza chiaro.

**MASSARI GIUSEPPE.** Ma non l'hanno inteso. Ad ogni modo io voglio fare una semplice osservazione, ed è, che nell'interesse che tutti abbiamo che i bilanci siano seriamente discussi, la miglior cosa è di occuparci di quelli che sono all'ordine del giorno, senza venire ad intralciare le discussioni con queste benedette mozioni d'ordine, le quali, invece di farci guadagnare tempo, non riescono ad altro che a farcene perdere moltissimo. Quindi io prego la Camera ad attenersi al suo ordine del giorno.

**RICCIARDI.** L'onorevole Massari si erige in censore de' suoi colleghi. Ora io non posso accettare questa censura. Credo di proporre qualche cosa di utile e di pratico. Se il bilancio dell'interno è riconosciuto più importante degli altri, perchè non ne preferiremo la discussione, massime se ne è già pronta la relazione?

La mia proposta è semplicissima, e non so vedere il perchè le si faccia opposizione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Torrigiani.

**TORRIGIANI.** Io pregherei l'onorevole Ricciardi di non insistere sulla sua proposta, perchè tende ad una velata dichiarazione che i bilanci non possono più votarsi entro questo giugno. La Camera ha fatto a sè stessa una solenne promessa quando dichiarò che conveniva chiudere l'era tanto pericolosa e nociva degli esercizi provvisori.

Per ottenere questo scopo è necessità di votare prima del luglio l'intero bilancio. Ma se noi oggi invertiamo l'ordine dei bilanci a discutere, preferendo questo a quello per timore che ci avanzi tempo a discuterli tutti, dichiariamo un'impotenza che sarà causa del male che vogliamo evitare.

Dirò poi ancora all'onorevole Ricciardi che io non conosco bilanci importanti più o meno per giustificare la preferenza vagheggiata dall'onorevole Ricciardi. Se il numero delle quistioni a discutersi sarà minore in uno che in un altro bilancio, la Camera arriverà più presto alla votazione di quello che presenterà minore materia di discussioni.

Conchiudo dichiarando come io non credo che la Camera voglia disdire la promessa che ha fatto con tanta solennità davanti a sè stessa e davanti al paese.

**PRESIDENTE.** Insiste l'onorevole Ricciardi?

**RICCIARDI.** Non insisto.

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

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

Riguardo al capitolo 37 relativo al trasporto delle corrispondenze, il Ministero e la Commissione sono concordi nell'assegnare la somma di 3,050,000 lire; ma l'onorevole Ricciardi domandò di fare intorno a questo capitolo alcune osservazioni.

Ha facoltà di parlare.

**RICCIARDI.** Non si tratta di fare un discorso, ma solo un eccitamento all'onorevole ministro, onde procuri all'erario una economia di 40,000 lire all'anno.

Prego l'onorevole ministro a prestarmi un po' d'attenzione.

I signori ministri sono spesso all'oscuro degli affari dei loro Ministeri. (*ilarità*) E qualche volta accade che i deputati ne sappiano un po' più di loro. Io vorrei dunque dare alcuna informazione al ministro, da poter riuscire molt'utile al nostro erario. Si tratta delle corrispondenze postali fra Napoli e Foggia, per le quali lo Stato spende 40,000 lire. Ora evvi la *Società delle messaggerie*, la quale è pronta a fare questo stesso servizio gratuitamente.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Ho l'onore di assicurare l'onorevole Ricciardi che nulla è più conforme ai desiderii dell'amministrazione che d'introdurre tutte le possibili economie nel servizio. Fin da ieri lo ringraziai delle sue osservazioni, ed oggi gli rinnovo la preghiera che mi dia notizie più positive, perchè, ove il consentano gl'impegni già presi dal Governo, possa dirigermi all'impresa di cui ha parlato, ed offerirle subito il trasporto gratuito delle corrispondenze tra Napoli e Foggia. Se mi favorirà dunque indicazioni più precise, ne farò tesoro, ed assicuro l'onorevole proponente della mia riconoscenza, e che mi occuperò particolarmente d'una tale proposta.

**PRESIDENTE.** Sono parimente concordi il Ministero e la Commissione sul capitolo 38, articolo 1 relativo al servizio postale commerciale marittimo, al quale assegnano la cifra di 6,130,000 lire.

Gli onorevoli Garau e Del Zio proposero a questo capitolo la seguente deliberazione:

« Propongo che al capitolo 38, articolo 1, venga reintegrata la somma bilanciata l'anno scorso, meno le dieci mila lire economizzate pel 1° semestre di quest'anno. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Garau.

**GARAU.** In questo capitolo 38 il Ministero ha portato l'economia di 20,000 lire, derivante dalla soppressione del servizio mensile tra Cagliari e Napoli. I motivi di questa soppressione non possono essere che questi: o che il ministro ha creduto di dovere anche

economizzare sulle spese necessarie per le comunicazioni tra paese e paese, oppure che ha creduto questa corrispondenza inutile.

Io non posso ammettere la prima ipotesi, perchè il signor ministro dei lavori pubblici durante questa stessa discussione si è mostrato inclinatissimo a favorire le comunicazioni in genere del continente non solo colle migliaia, ma coi milioni di lire. Io sono adunque persuaso che per la Sardegna non avrà voluto adottare un diverso temperamento.

Resta adunque che abbia creduto inutile questa corrispondenza. Ma come credere inutile una corrispondenza tra la Sardegna e la città di Napoli, che è il centro maggiore di consumo che esista in Italia, una città di 600,000 abitanti che ha alle sue spalle, tra le provincie romane limitrofe e napoletane, non meno di 8,000,000 di consumatori?

Evidentemente queste comunicazioni, non che essere inutili alla Sardegna, devono essere di grande utilità ad ambedue le parti, tanto più che la Sardegna abbonda di generi che difettano in Napoli, mentre in Napoli abbondano le piccole manifatture che difettano in Sardegna.

È facile che questo commercio non abbia ancora preso tutto lo sviluppo di che è capace, perchè tra la Sardegna e Napoli era, da secoli, interrotto dalle dogane il commercio, e non vi si ripristinò che nel 1862.

Sicuramente in così breve tempo non può avere tal commercio raggiunto tutto lo sviluppo che si aspetta; ma è facile comprendere che basta gli si dia il tempo necessario perchè il commercio, tra due punti così importanti, debba diventare notevolissimo.

Oltre al commercio vi è poi la convenienza dei passeggeri; basta conoscere la situazione topografica dell'Italia per vedere quale debba essere il danno e l'incomodo che ne ridonderebbero alle provincie meridionali e sarde, quando uno deve trascorrere quasi tutta l'Italia per andare da un punto all'altro; invece di andare a Napoli in 18 ore, forzate i passeggeri a tornare indietro sino a Livorno, e poi tornare avanti sino a Napoli, a fare una corsa per lo meno quadrupla o quintupla!

Faccio anche osservare che il ministro non fa economia di 20,000 lire, perchè esso deve dare un'indennità a tutti gl'impiegati civili e militari, massime soldati che si recano dalle provincie meridionali in Sardegna e dalla Sardegna alle provincie meridionali.

Ora, quando questa indennità si ragguaglia non alla distanza di 18 ore, ma alla distanza di tre o quattro giorni, naturalmente una gran parte della economia che il Ministero intende fare va dileguandosi.

Nè vale il dire che l'economia che il Ministero ha portato nelle corse della Sardegna l'ha portata egualmente nella corrispondenza di certe corse d'Italia, perchè il signor ministro ha diminuito le corse marittime a vapore nelle parti d'Italia dove è stata costrutta una

ferrovia parallela. Qui è evidente la ragione della diminuzione delle corse. Ma tra l'isola ed il continente non vi è e non vi può essere che una strada ferrata parallela che conduca a eguale conclusione.

L'isola di Sardegna non ha alcuna strada ferrata; voi tutti sapete che quella che era stata deliberata è sospesa. Nel continente, quando le ferrovie furono interrotte per fallimento delle compagnie concessionarie, il Governo le proseguì a tutte sue spese; per la Sardegna non si è fatto nulla di ciò. Voi tutti sapete che la Sardegna è soggetta a tributi gravissimi; se gli togliete ancora i mezzi di far fronte ai medesimi, voi fate più male che bene alle finanze. Spero pertanto che il signor ministro, il quale, pendente questa discussione, ha dato molte prove, ed io godo di poterlo dire, di senno e d'imparzialità, anche in questa circostanza vorrà confermare quell'opinione che di lui si è formata, ristabilendo una corrispondenza la cui interruzione sarebbe un danno notevolissimo a tutta l'isola.

Faccio un'ultima osservazione. Se mai l'anno scorso per la carestia dell'isola questa corrispondenza ha recato pochi frutti, non è certamente una condizione eccezionale quella che si deve porre a base di un provvedimento definitivo che tenderebbe a sopprimere per sempre questa marittima celere comunicazione. Avverta il signor ministro che la corrispondenza tra Napoli e la Sardegna era stabilita dalla legge due volte al mese; posteriormente si è già fatta economia riducendola ad una volta al mese. Se ora si volesse togliere anche quest'ultima che resta, la Sardegna si troverebbe in una condizione intollerabile. Spero, in conseguenza, dalla Camera e dall'onorevole relatore, che ha con tanto studio ed affetto percorsa l'isola da un capo all'altro, e che ne conosce sì bene i bisogni, che vorranno accettare la mia proposta, la quale per quest'anno non porta la reintegrazione che di 10,000 lire, mentre le altre 10,000 lire già stanziare nel primo semestre furono risparmiate, e sono per quest'anno un fatto compiuto, sebbene compiuto illegalmente.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Innanzitutto prego l'onorevole presidente a volermi ripetere la somma perchè parmi di non averla bene compresa.

**PRESIDENTE**. Sei milioni cento e trenta mila lire.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. È conforme alla proposta del Ministero.

Riguardo alla questione sollevata dall'onorevole deputato circa la corsa soppressa tra Napoli e la Sardegna, devo ricordare come effettivamente, allorchè si stipulò la convenzione Rubattino, fosse stabilita una corsa tra Napoli e la Sardegna ogni due settimane.

Queste poi furono ridotte ad una sola ogni quattro settimane, cioè 13 ogni anno; ma vedendo che anche queste rarissime corse non erano utili nè al commercio nè alle poste, il Ministero ha creduto di rendere omaggio ai desiderii della Camera, espressi nella relazione

del bilancio 1865, sopprimendole tutte sino dal 1° febbraio del corrente anno.

Questa soppressione non destò reclamo di sorta, od almeno non mi consta che ne sia pervenuto alcuno al Ministero nei cinque mesi che trascorsero dopo la soppressione. L'esperienza aveva dimostrato che non erano di vera utilità, ed io non potrei ora acconsentire a che siano ristabilite.

Osserverò d'altra parte che la Sardegna ha parecchi mezzi di comunicazione col continente mediante i quattro viaggi settimanali che vengono fatti dai vapori della compagnia Rubattino, partendo da Genova, e toccando Livorno; più è visitata almeno una volta alla settimana dai piroscafi della compagnia Valery che gratuitamente vi trasporta pure le nostre corrispondenze; infine, chi si trova a Napoli può anche per Palermo comunicare con Cagliari. Credo quindi mio dovere di non consentire allo stanziamento della somma di lire 10,000 proposto dagli onorevoli preopinanti, non venendo perciò meno alla mia simpatia per la Sardegna, perchè se fossi persuaso che siffatta corrispondenza è d'un utile vero e reale per quell'isola, sarei il primo a pregare la Camera di volere accettare la proposta; ma poichè, come già dissi, l'esperienza ha mostrato il contrario, non posso a meno che insistere per l'abolizione già decretata di questa spesa.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Del Zio.

**DEL ZIO.** Mi dispiace che io debba oppormi alle conclusioni dell'onorevole signor ministro, ma la verità reclama i suoi diritti.

Io ho trascorso qualche tempo della mia vita in Cagliari, e so per esperienza che il commercio fra Napoli e la Sardegna non è così sterile di vantaggi, nè tanto ristretto quanto asserisce l'onorevole ministro. Io so che Napoli fa commercio colla Sardegna sui seguenti principali capi: pelli d'agnello, formaggi pecorini, cortecchia di quercie, sugna, lane, cavalli di lusso e da lavoro, uve secche, salami e vino. Ignoro se dalle relazioni annualmente presentate dalla società Rubattino e compagnia al Ministero risulti che vi sia aumento o diminuzione su questi generi di commercio, ma il fatto innegabile si è che un commercio esiste, e che unicamente la società suddetta è quella che con servizio marittimo di vapori lo conserva ed attua fra Napoli e la Sardegna.

Quindi, a meno che l'onorevole ministro non venga a presentarci in contrario dati statistici accertati e facilmente verificabili, io non credo che la mia opinione tendente a conservare il servizio marittimo in parola, opinione che è pure divisa da tutti gli altri deputati della Sardegna, possa facilmente essere distrutta, e ritenuta invece come infallibile e certa quella dell'onorevole ministro.

Tanto dico relativamente alle ragioni che militano in favore del fatto accertato di un commercio vantaggioso e progressivo fra la bassa Italia e l'isola sarda,

nè può trovarsi fra noi chi non lo desideri mantenuto e svolto, s'egli è vero che la salute della nazione dipende dall'aumento delle produzioni e degli scambi.

Quanto poi alla questione di diritto che sorge dall'articolo che discutiamo, io osservo al signor ministro che la facoltà concessa al potere esecutivo di sopprimere o ridurre il servizio in parola non riguarda la compagnia Rubattino, bensì la compagnia Peirano e Danovaro, e s'applica non al servizio diretto fra Napoli e Cagliari, ma a quello indiretto toccando Livorno e Genova.

Infatti, nel capitolato degli oneri annesso alla convenzione del 21 novembre 1864, all'articolo 5 sta scritto: « Il Governo avrà in ogni tempo la facoltà di ridurre o sopprimere i tre viaggi settimanali tra Genova e Napoli, designati sotto la lettera B, e stabiliti dall'articolo 1 del capitolato, dandone avviso alla società un anno avanti, e senza che la medesima abbia diritto ad indennità o compenso di sorta. »

Ora, ove la Camera accettasse l'economia proposta nel paragrafo 1 del capitolo in questione, ne verrebbe che non solo mancherebbe il servizio postale marittimo diretto tra Napoli e Cagliari, ma sarebbe anche grandemente ridotto quello indiretto per Livorno e Genova.

In verità, quando io gettai gli occhi la prima volta su questa pagina del bilancio, vedendo che il signor ministro proponeva un'economia anche sul paragrafo 2, dissi a me stesso: essa basterà, e tenni per certo che l'emendamento sarebbe stato accettato, e cancellata l'economia che si riferisce al primo. Ora però che mi avveggo d'essermi ingannato, richiamo alla mente dell'onorevole ministro che, se la seconda gli è permessa, alla prima si oppone formalmente la convenzione fatta colla società Rubattino; e quindi insisto perchè non sia a quest'ultima estesa la facoltà di soppressione o riduzione del servizio marittimo, riferibile solo alla compagnia Peirano e Danovaro.

Conchiudo dunque: ragioni di rispetto alle necessità del commercio, e ragioni di rispetto ai patti stipulati, prescrivono all'onorevole ministro di non respingere un emendamento molto modesto, e che, stando allo stretto diritto, dovrebbe formularsi nella domanda della soppressione totale dell'economia assegnata, e nel ristabilimento puro e semplice del servizio marittimo dalla convenzione stabilito. Aggiungansi in ultimo tutte le altre ragioni dall'onorevole Garau testè addotte, come il maggiore benessere dei passeggeri trafficanti, dei militari in viaggio per servizio pubblico e di ogni altro ufficiale governativo, e si vedrà quanto sia indispensabile la radiazione dell'economia proposta. Chi la vuole mantenuta vuole mantenuto il ristagno del commercio, e vuole isolare sempre più la Sardegna nelle sue relazioni di civiltà col continente italiano.

**ASPRONI.** Io prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici a bene considerare quanto mi accingo a dire

Io credo che questo stato di cose provenga dalle tariffe troppo alte. Credo che se le tariffe fossero stabilite in una cifra più moderata, con la frequenza dei viaggi vi sarebbe stata una maggiore utilità pel Governo e per la società stessa. Io non so capire come non l'intenda il Governo, e molte volte non l'intendano neppure le società private.

Osservate, signori, quali vantaggi si hanno nel continente. Qui ci sono strade ferrate, qui si accordano passeggiate di diletto con diminuzione di prezzo; invece l'isola, alla quale dovrete accordare le maggiori facilitazioni per metterla in comunicazione col continente, non solo la lasciate senza strade rotabili e senza ferrovie, ma le rendete ancora difficilissime le comunicazioni per mare.

Io credo che le corse fra Napoli e la Sardegna sono mancate per il prezzo troppo elevato dei trasporti. Infatti non vi si potevano trasportare i bestiami, non vi si potevano trasportare i formaggi che alimentano il commercio principale tra la Sardegna e Napoli, e tutto questo è mancato per l'esorbitanza dei noli che si dovevano pagare, e che il Governo avrebbe interesse di diminuire per il vantaggio dei viaggiatori e del commercio.

Io non so perchè il signor Rubattino, che è un uomo oculato, ed anche molto generoso, abbia soppressa questa corrispondenza, che era tanto necessaria per il Governo ed il paese.

Se dunque si vogliono ancora fare delle economie di 20 mila lire sulla Sardegna, è meglio che la sommerga il mare che la circonda.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Civinini.

**CIVININI.** Mi pare che sia a proposito di questo capitolo che io posso domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici qualche schiarimento intorno alla società Adriatico-orientale che è incaricata di fare i viaggi tra le coste adriatiche dell'Italia e l'Egitto.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ignora certamente che questa società ha dato luogo a frequenti reclami sia per il modo del servizio, sia anche per la qualità dei suoi piroscafi che non sono nè veloci, nè comodi ai viaggiatori.

Io desidererei sapere, per non estendermi ora lungamente su quest'argomento, che d'altra parte è molto grave e merita d'essere preso in seria considerazione dal Governo, io desidererei sapere se questo servizio sia vigilato da un commissario del Governo, e se il Ministero sia disposto a comunicare qualche notizia più particolare alla Camera su questo servizio.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non si maraviglierà che io faccia qualche istanza in proposito, perchè più volte dalle nostre colonie d'Egitto, e particolarmente da quella d'Alessandria, mi sono stati diretti gravissimi reclami in proposito. L'onorevole ministro sa quanti interessi abbiamo in quelle regioni e quanto sia importante questo servizio. E poichè la so-

cietà Adriatico-orientale è da noi sussidiata, è d'uopo che essa adempia con esattezza e con diligenza i suoi obblighi. Mi pare anzi che in proposito si sieno già con una certa solennità presentati da tutta la colonia italiana in Egitto più e gravi reclami. Credo che se ne sia accusato talvolta anche il nostro consolato. Ma lasciando ora da parte questi particolari, che non ho bene presenti, desidererei sapere quando il signor ministro, ove nol possa fare in questo momento, sarebbe disposto a dare informazioni alla Camera intorno a questo servizio, il quale non può non istare moltissimo a cuore alla Camera ed al paese, poichè si riferisce agli interessi dei nostri concittadini, che con onore sostengono in Oriente, e specialmente in Egitto, l'antica riputazione delle colonie commerciali italiane.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Se l'onorevole Civinini avesse avuto la gentilezza che m'hanno usata vari altri deputati, di prevenirmi, cioè, della domanda che voleva indirizzarmi in occasione della discussione di questo capitolo, avrei raccolto le notizie opportune per rispondergli: ma confesso che non avendo ricevuto alcun reclamo nel breve tempo, dacchè mi trovo al Ministero, circa il servizio della società Adriatico-orientale, non potrei ora dare una risposta che possa appagare il di lui desiderio, che trovo giusto e legittimo.

Io stesso, prima d'essere ministro, ho avuto occasione di leggere sui giornali vari reclami intorno al servizio di questa società. Solo in genere dirò che l'amministrazione si è comportata con perfetta imparzialità ed anche con rigore, perchè ha diggià esaminato se possano applicarsi le multe stabilite nel contratto alla società, per alcuni fatti relativi allo inesatto adempimento delle sue obbligazioni. Mi riservo però di dare alla Camera in altra circostanza tutte le opportune spiegazioni, perchè riconosco che essa ha il diritto di sorvegliare il modo con cui si spendono i denari dei contribuenti.

Io non nego, relativamente alla Sardegna, che vi sia un commercio vivo tra Napoli e quell'isola; ma ciò non dimostra che la navigazione sussidiata dal Governo sia necessaria per vantaggio del commercio, stando il fatto che il commercio cerca i mezzi meno costosi, ed i trasporti che si fanno coi vapori a grande velocità riescono troppo dispendiosi per le merci pesanti e voluminose, perchè i negozianti se ne approfittino; nè possono farsi a miglior mercato, poichè le società non possono farli con prezzi inferiori, dovendo trovare il compenso della spesa, la quale non è interamente coperta dalla sovvenzione governativa.

Abbiamo veduto, allorchè si è attivata a Genova la navigazione transatlantica, come, malgrado i grandi sacrifici fatti da capitalisti e malgrado il concorso del Governo, la società non ha potuto reggere. E da ciò non si può certo inferire che non esistesse il commercio e lo scambio dei prodotti tra Genova e l'America

meridionale; ne risultava dimostrato che il commercio aveva più interesse di valersi dei mezzi ordinari di navigazione a minore prezzo di nolo, che non della navigazione costosa che si fa coi vapori a grande velocità, utili solo per le persone e per le merci di molto valore.

Non ho dunque asserito che non vi sia commercio fra Napoli e la Sardegna, ho detto solamente che la soppressione fatta dal Ministero della corrispondenza a mezzo dei vapori è, a mio avviso, giusta, legittima e conforme ai voti della Camera; nè le cose sentite in questa discussione sono tali da farmi cambiare di opinione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Civinini aveva chiesto di parlare.

**CIVININI.** Era per dire soltanto al signor ministro che io non so davvero perchè egli mi abbia fatto rimprovero di non averlo prevenuto.

Io realmente non aveva niente di fermo in mente da fargli le domande che gli feci, e mi pare di averglielo fatte in modo da lasciargli ogni libertà sul tempo e sul modo di rispondere. Quindi non trovo il suo rimprovero fondato, e non lo accetto.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Io dichiaro assolutamente che non ho pronunziato e non ho inteso di pronunziare il menomo rimprovero.

Ho detto solamente che, quando sono prevenuto delle domande che mi si vogliono fare, mi tengo in dovere di procurarmi le maggiori informazioni, onde rispondervi convenientemente. Comprende la Camera che sopra un bilancio, il quale abbraccia servizi così disparati e che hanno una importanza così grave, il ministro non può all'istante dare spiegazioni sopra tutti i rami di servizio.

Ora, lo ripeto, nel breve tempo che fui al Ministero non ebbi alcuna lagnanza contro la società Adriatico-orientale per i disordini i quali forse si saranno verificati prima.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Garau.

**GARAU.** Comincio dal dire che l'onorevole ministro non ha dato nessuna risposta in quanto all'indennità di viaggi dovuta agli impiegati civili e militari che, venendo dalle provincie meridionali in Sardegna e viceversa, dovranno, ammessa la proposta di abolizione, passare per Livorno; indennità assorbente gran parte dell'economia cui s'intende.

Non ha dato neppure risposta a ciò che io diceva rispetto agli aggravii ed incomodi dei viaggiatori i quali saranno obbligati a percorrere una via quattro volte maggiore. Ciò mi convince che rispetto a queste obiezioni non ha risposta alcuna da dare. Egli si è ristretto agli oggetti commerciali che dice essere mancanti; ma se egli conoscesse la Sardegna, saprebbe che ci sono moltissime botteghe in Cagliari tenute da napoletani che fanno smercio di derrate ed oggetti provenienti dai loro paesi. La Camera tra il ministro che afferma e i deputati sardi che negano, e che certo

meglio del ministro conoscono la Sardegna, saprà regolarsi nella sua deliberazione accettando la più verosimile delle due asserzioni. È mai possibile che tra l'isola e le provincie napoletane contenenti sette e più milioni d'abitanti non siavi commercio capace di dar alimento a una corsa mensile di vapore?

Certamente ci sono dei commerci che si fanno piuttosto a vela che a vapore; ma questi esistono anche tra la Sardegna e Livorno, tra la Sardegna e Genova; ma ciò non toglie che molti ed importanti trasporti si facciano a vapore non solo tra i punti testè accennati, ma anche tra Napoli e la Sardegna.

Si tratta sempre dello stesso commercio, degli stessi generi e oggetti che si trasportano tanto per una linea che per l'altra. Se il concorso di trasporti a vela non toglie l'utilità dei vapori in un punto, non può neanche toglierla sull'altro.

Il signor ministro si fece forte col dire: ma vedete, in cinque mesi che ho soppresso questa linea non mi venne mai un richiamo. Che vuol dir questo? Se i richiami non sono stati a lui diretti, sono però venuti a noi; e se al ministro non sono stati rivolti, si è perchè i richiami che vengono dalla Sardegna direttamente al Ministero, quasi sempre sono messi in disparte.

**PRESIDENTE.** Il deputato Ricci ha facoltà di parlare.

**RICCI GIOVANNI.** È cosa naturale che il signor ministro, non essendo prevenuto che voleva trattarsi di sì importante questione quale si è quella del servizio della compagnia Adriatico-orientale, non sia in grado di dare tutte le spiegazioni desiderabili. A tal fine io pregherei la Camera a volere acconsentire che in sino alla prima seduta rimanesse aperta la discussione su questo capitolo, ed io credo che il signor ministro vorrà fornirci tutti quei maggiori lumi che l'importanza della materia richiede.

Quindi pregherei il signor presidente ad interrogare la Camera se aderisce a che rimanga aperta su questo capitolo la discussione, limitandola però alla questione del servizio della compagnia Adriatico-orientale.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Io acconsento a sospendere questa discussione ed a rispondere in altra seduta.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Bonomi e Del Zio, dopo la proposta dell'onorevole Ricci, acconsentono a riservare le loro osservazioni, od insistono per avere facoltà di parlare?

**DEL ZIO e BONOMI.** Insistiamo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonomi.

**BONOMI.** Poichè ho udito farsi la discussione sopra la società Adriatico-orientale, avrei qualche osservazione da fare. Dico osservazione, perchè spero che le risposte del signor ministro sieno tali che non rendano necessaria una proposta formale per parte mia.

Alle variazioni portate al bilancio dei lavori pubblici sopra questo articolo 38, io leggo queste parole:

« Qualora fosse da determinarsi un qualche compenso a favore della società Adriatico-orientale, dovrebbe questo approvarsi per legge, ed in allora verrebbe iscritta nel bilancio la relativa somma. »

Questo è certamente qualche cosa, io però desidererei e spero di udire dal signor ministro qualche cosa di più. È necessario che la Camera oda una brevissima storia di questa società Adriatico-orientale. Mi creda la Camera che sarò brevissimo, in quanto che avrà notato che io non ho l'abitudine di farle perdere il tempo, e non lo farò certo perdere in questo momento in cui esso è tanto prezioso. Questa società Adriatico-orientale, istituita nel 1862, aveva certamente uno scopo...

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonomi ed onorevole Del Zio, io li prego di nuovo a considerare che se, la Camera delibera di sospendere, come ha proposto l'onorevole Ricci, ogni discussione e deliberazione su questo capitolo, è meglio che riservino le considerazioni che su tal proposito intendono fare.

**DEL ZIO.** Domando la parola per una mozione d'ordine. L'onorevole Civinini ha trasportato...

**PRESIDENTE.** Perdoni; la facoltà di parlare spetta all'onorevole Bonomi... O consentono alla sospensione, e sta bene; o non vi consentono, ed allora l'onorevole Bonomi ha facoltà di parlare quanto vuole.

**DEL ZIO.** Io ho chiesta la parola per una mozione d'ordine.

**PRESIDENTE.** Ma le ho già detto che non gliela posso dare, mentre il deputato Bonomi ha diritto di continuare il suo discorso; solamente per amore di brevità e nell'intento di guadagnar tempo, li pregai ambedue a considerare che era stata fatta una proposta sospensiva a cui annuiva il ministro, e che conveniva forse di adottarla per non perder il tempo in discussioni intempestive.

Fatta questa avvertenza, se il deputato Bonomi lo stima, prosegua pure a parlare.

**BONOMI.** Mi pare che il ministro alla conclusione cui volevo venir io può rispondere immediatamente, e senza passare per le fasi del ragionamento che sarebbe stato necessario per spiegarla. La mia conclusione è questa: il ministro ha egli in mente, sì o no, di presentare sollecitamente un progetto per attivare un corso di vapori diretto sino a Venezia? Questo è precisamente il sunto delle mie idee, a cui il signor ministro può rispondere sì o no, tanto oggi che lunedì.

**BIXIO.** Io vorrei intendere bene la proposta dell'onorevole Bonomi. Mi parve che parlasse della società Adriatico-orientale e del prolungamento della linea marittima da Ancona a Venezia da accordarle. Se fosse così, quanto a me mi guardi il cielo da codesta società! Non so in verità se sia viva o morta, e non saprei come le si potrebbe dare ancora un'altra linea. Pertanto io vorrei pregare l'onorevole Bonomi a dire chiaramente il suo concetto, perchè si possa sapere che cosa veramente propone.

**BONOMI.** Io ho l'onore di assicurare l'onorevole Bixio che io non sono niente affatto il patrocinatore della società Adriatico-orientale; se mi avessero lasciato sviluppare la mia idea, l'avrei francamente chiarita: mio unico scopo è di avere una corsa diretta da qualunque società essa sia, dall'Oriente fino a Venezia, e non sono punto innamorato nè dell'Adriatico-orientale, nè di qualunque altra.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Rispondo all'ultima interpellanza circa al prolungamento della linea sino a Venezia, che, siccome lunedì si deve trattare della società Adriatico-orientale, così mi riservo di rispondere allora all'onorevole Bonomi.

**DEL ZIO.** Riunirò le mie osservazioni sulla questione d'ordine a quelle che debbo fare, replicando, sul merito dell'argomento.

L'emendamento proposto dall'onorevole Garau e da me firmato si riferisce al primo paragrafo del capitolo; la questione al contra: io sollevata dall'onorevole Civinini si riferisce al secondo e propriamente al quarto paragrafo dell'articolo stesso. Sicchè debbono essere trattati distintamente.

Altro è il servizio che riguarda il Mediterraneo occidentale, altro il servizio che riguarda l'Adriatico, e ch'è fatto dalla società marittima pel servizio tra Brindisi ed Alessandria d'Egitto. Per procedere con ordine noi dobbiamo prima sapere quale sia l'avviso dell'onorevole ministro sull'emendamento proposto; indi discutere la seconda questione.

Per conseguenza mi rivolgo di nuovo all'onorevole ministro e risostengo che la convenzione pattuita tra lo Stato e la società Rubattino non accorda al potere esecutivo il diritto di sopprimere il servizio postale commerciale marittimo tra Napoli e la Sardegna.

Come ho già detto, questa facoltà non riguarda che l'altra società Peirano e Danovaro. Il Governo, permettendosi di scemare il numero delle corse, o di sopprimere il servizio postale commerciale, è andato contro ai patti sui quali è fondata la convenzione.

Osservo poi in secondo luogo, che s'egli è vero che un commercio *a vela* dei vari generi summentovati tuttodì si compia da privati possessori di navi tra Napoli e la Sardegna, non è men certo ch'esso possa, a termini della convenzione, praticarsi col servizio postale *a vapore* della società Rubattino, che ha contrattato collo Stato.

Se il signor ministro vorrà dare un'occhiata all'articolo 12 della convenzione, vedrà facilmente che non solo il servizio riguarda le poste ed i viaggiatori, ma che riguarda espressamente le *merci*; si aggiunge anzi, a maggior chiarezza, che il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci è devoluto alla stessa società concessionaria, nè ci è permesso mutare i patti stipulati, solo perchè forse dalla società si asserisce che i guadagni non sono così rilevanti quanto sarebbe desiderabile.

Ad ogni modo, un commercio a vapore, e non solo per vele, è stabilito per legge, e quindi restano salde le mie obiezioni :

Con qual diritto si sopprime questo commercio, mediante servizio a vapore? Con qual diritto lo si riduce al semplice trasporto a vela delle merci?

Se il signor ministro mi avesse risposto, con i quadri statistici della società alla mano, che da cinque anni a questa parte, cioè dai primi tempi della convenzione in poi, non si sono avuti, come si speravano, gli aumenti di commercio e di guadagno pei vari generi da me enumerati, io avrei dovuto inchinarmi all'eloquenza delle cifre; ma quando per tutta risposta mi viene a dire che vi è un altro modo di commerciare, cioè quello delle navi a vela, e che solo per siffatta ragione noi dobbiamo andare contro i patti convenuti, contro il desiderio dei Sardi, contro l'interesse dei Napoletani, allora mi permetterà che gli dica non essere questo modo di rispondere de' più convincenti.

Sicchè concludo col pregare la Camera e il Ministero a volere far valere i patti così come stanno, a ritenere che fra Napoli e la Sardegna da lunghi secoli esiste un importante scambio di merci, e che non si tratta oggidì d'impedirlo o limitarlo, ma di volerlo esteso e secondato. Facendo risparmi come quelli di cui ragioniamo si uccide ogni speranza di vedere aumentata la produzione e il commercio in Italia, e si giunge alla strana conseguenza di togliere, per poche migliaia di lire di economia, ogni comunicazione efficace per via diretta e indiretta tra Napoli e la Sardegna.

Faccia l'onorevole ministro buon viso al nostro emendamento, e si persuada che anche un'ulteriore discussione su questo argomento non sarebbe cosa convenevole alla rettitudine ed al buon senso.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Veramente non scorgo come sia biasimevole il Ministero per aver seguito il voto della Camera. Quanto alla questione di convenienza, credo essermi spiegato abbastanza. Quanto alla questione del diritto, che l'onorevole preopinante contesta al Governo, di ridurre il servizio di mare, mi pare che la soluzione si trovi nella convenzione.

**DEL ZIO**. Sono diverse le società, e diverse le convenzioni che le regolano. Bisogna distinguere.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Domando perdono; non ho che a leggere la *Convenzione per la concessione del servizio postale tra il continente e l'isola di Sardegna e l'arcipelago toscano*, approvata colla legge 13 aprile 1862, nella quale si dice all'articolo 5 :

« Il Governo avrà in ogni tempo la facoltà di ridurre il numero dei viaggi stabiliti nell'articolo 1 del capitolato, dandone avviso alla società un anno avanti. »

Venne già ridotto una volta il numero delle corse fra la Sardegna e Napoli, e non si elevarono reclami di sorta, e non so come ora si possa dire che la convenzione e la legge non permettevano di fare quella

riduzione che già da cinque mesi è un fatto compiuto.

Siccome poi l'onorevole Civinini, se non erro, si è limitato a domandare spiegazioni sul servizio adriatico-orientale, ma non ha fatto proposta alcuna relativamente alla somma di sovvenzione stanziata in bilancio, pregherei, se non vi ha nulla in contrario, il signor presidente a mettere ai voti il capitolo, sul quale non esiste dissenso tra la Commissione ed il ministro.

**CIVININI**. C'è la proposta sospensiva dell'onorevole Ricci, alla quale io aderisco pienamente, e dirò che io non poteva fare proposta alcuna, se prima non aveva intesi gli schiarimenti dell'onorevole ministro.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Credevo che le mie spiegazioni avrebbero bastato, e non sapeva che si avesse intenzione di fare proposte, ma dal momento che c'è quest'intenzione, è anche naturale che il capitolo resti sospeso.

**PRESIDENTE**. L'onorevole Ricci aveva fatta una proposta.

**RICCI GIOVANNI**. Io non ho fatto proposta limitativa. Io solamente credo che sia cosa intempestiva, che abbia qui luogo una discussione sul modo con cui è fatto il servizio dalla società Adriatico-orientale.

In quanto alla cifra, la Commissione non vi si oppone, e questa può essere votata.

**ASPRONI**. Vorrei che la Commissione si pronunciasse.

**PRESIDENTE**. La parola è all'onorevole Bixio.

**BIXIO**. Mi dispiace molto di trovarmi trascinato a parlare oggi d'una società prima del tempo, ma la cosa essendo seria più di quello che si può credere, mi oppongo al voto definitivo sulla sovvenzione alla società Adriatico-orientale.

Le ragioni sono facili a dirsi e brevi.

Se permette la Camera, io le dirò.

Il Governo inglese è in pratiche per allacciare la linea orientale sua coi nostri porti d'Italia.

L'onorevole relatore ha sott'occhi l'invito a concorrere per quella navigazione.

Ora, tra le società che per una ragione qualunque concorrerebbero a questo servizio difficile, se non impossibile, ad effettuarsi da una società come l'Adriatico-orientale, perchè si tratta di fare concorrenza alla società Peninsulare, che non ha concorrente al mondo se non quella del Danubio, in ogni modo pare che voglia presentarsi anche l'Adriatico-orientale. Questa oggi per Venezia, domani per altre linee ed anche con qualche speciale aiuto del Governo tenta, io credo, di prolungare la sua sterile vita; poichè, come è anche troppo noto, la società Adriatico-orientale (non posso far a meno di dirlo) fa malissimo il suo servizio. Il commercio intero solleva dei continui lagni; il materiale non corrisponde al servizio che deve fare; la società non ha avvenire possibile, la sua esistenza, commercialmente parlando, è problematica. Perciò, se si vota questo capitolo prima della discussione annun-

ziata, noi pregiudichiamo quelle strette conclusioni a cui saremo per venire.

Siccome il Governo ha promesso di presentare dei documenti a questo proposito, io propongo che si lasciasse la questione in sospenso, e ciò nell'interesse generale del Governo, della società e del commercio.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Siamo perfettamente d'accordo.

Allorchè l'onorevole Civinini disse che si riservava di fare una proposta, io stesso ho dichiarato che era meglio che si sospendesse una tale questione.

**PRESIDENTE**. Gli onorevoli del Zio e Garau insistono bensì, perchè sia messa ai voti la loro proposta, la quale ha nulla a che fare colla questione che riguarda il servizio della società Adriatico-orientale...

**GARAU**. Io intendo di persistere nella mia proposta, e giacchè ho la parola, e la circostanza mi stringe a farlo, dirò tutto chiaro il mio sentimento.

Il ministro è tratto in inganno dalla compagnia concessionaria. Alla medesima non può convenire avere un vapore fisso in Napoli per fare una sola corsa al mese. Non conviene avere in quella città un'agenzia separata e non sorvegliata per sì piccolo affare. Quindi le lagnanze, quindi le proteste esagerate per i trasporti mancanti; quindi l'esagerazione delle tariffe per farli mancare.

Il ministro deve porre mente a quel che dico e sottoporre a severa inquisizione qualunque osservazione contraria a questa linea di corrispondenza.

Lo dico con profondo convincimento: il ministro, sopprimendo questa corrispondenza, non serve all'interesse della nazione, non favorisce lo sviluppo commerciale della Sardegna, egli fa il profitto unicamente del signor Rubattino.

**PRESIDENTE**. Gli onorevoli Garau e Del Zio propongono...

**GARAU**. Io me ne appello alla giustizia della Camera, la quale spero mi darà ragione.

**PRESIDENTE**. Ma santo Dio! È la terza volta che parla. M'interrompe anche quando si va a' voti.

Gli onorevoli Garau e Del Zio propongono che al capitolo 38 venga reintegrata la somma bilanciata l'anno scorso, meno le 10,000 lire economizzate pel primo semestre di quest'anno.

Innanzitutto domando se la proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo ai voti.

(Dopo prova e controprova è ammessa.)

L'onorevole Ricci proponeva che si sospendesse solamente la questione che riguarda la società Adriatico-orientale. L'onorevole Bixio invece domandava...

**BIXIO**. La stessa cosa.

**PRESIDENTE**. Perdoni: ella chiedeva ancora che si sospendesse la votazione del capitolo. È una sospensione più ampia, ed è acconsentita anche dall'onorevole ministro.

Dunque, se non v'è opposizione, rimane sospesa al votazione sul capitolo 38.

Sul capitolo 39, che riguarda l'indennità per traslocazioni, missioni, ecc., sono concordi Ministero e Commissione. L'uno e l'altra propongono che vi sia stanziata la somma di 200,000 lire.

L'onorevole Ricciardi bensì desidera di fare qualche osservazione su questo capitolo.

Ha facoltà di parlare.

**RICCIARDI**. In questo capitolo si parla d'indennità e di trasferimenti, vale a dire di quelle stesse indennità e di quegli stessi trasferimenti di cui si parla nell'articolo 6, su cui ho avuto l'onore d'intrattenere la Camera. Queste due somme ascendono in complesso a lire 520,000. Ora io pregherei la Commissione ed il Ministero di dirmi il perchè di una tale somma per spese identiche affatto.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Basterà osservare all'onorevole preopinante che il bilancio essendo diviso in sezioni, nella prima sezione si comprende il servizio del Genio civile, ed il capitolo da lui citato riguarda le indennità di viaggio e di trasferta al personale del Genio civile, agli assistenti temporanei, al personale di servizio delle opere pubbliche. Qui invece si tratta di indennità e trasferte pel personale del servizio postale. Sono spese di loro natura affatto diverse, e che sono rette da amministrazioni separate, quantunque il titolo sia uguale.

Quanto poi all'aumento, esso deriva da un fatto evidente, quale è l'annessione del Veneto. Essendosi esteso alla Venezia il servizio postale, ne viene di natura che si è dovuto aumentare il fondo per le spese.

E poichè l'occasione mi si presenta, noterò alla Camera che fu bensì distribuito un bilancio per le provincie venete, ma in quel bilancio si comprendono le spese del Ministero dei lavori pubblici, in quanto riguardano le opere pubbliche; ma, quanto alle poste come pei telegrafi, essendo stati tali servizi unificati prima della formazione del bilancio generale, le spese corrispondenti sono in esso comprese. Diffatti vedrà che tutti questi aumenti, sui quali la Commissione non fece osservazione di sorta, provengono precisamente dall'annessione di quelle provincie.

**PRESIDENTE**. Ora si passa al titolo II, *Spese straordinarie*.

Il primo è il capitolo 48, relativo ai maggiori assegnamenti sul quale il Ministero e la Commissione non sono concordi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**VALERIO**, *relatore*. Rispetto al capitolo 48 che...

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Quello di cui parlava è il 46.

**VALERIO**, *relatore*... mi può lasciar proseguire, poichè quello che ho a dire non turba per niente la questione.

Riguardo al capitolo 48, pregherei, a nome della

Commissione, la Camera di voler sospendere la discussione, rimandandola all'epoca della discussione della legge sul bilancio. E ciò perchè la Commissione ha preso una determinazione generale rispetto a questi maggiori assegnamenti che riguardano tutt'i Ministeri. È quindi conveniente che non si tratti partitamente la questione, e si discuta la medesima in occasione della legge del bilancio, nella quale circostanza, se venga accettata la proposta della Commissione, sarà il caso di concretarla in un apposito articolo di legge, che si potrà appendere alla stessa legge del bilancio.

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

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Ho nulla da opporre alla proposta dell'onorevole relatore, poichè se la Commissione del bilancio intende di modificare la legge relativa ai maggiori assegnamenti, sarà di ciò giudice la Camera. Io, come ministro, riservo la mia opinione. Amo però che le questioni sieno studiate.

Il motivo pel quale ho chiesto di parlare è il vedermi fatto segno nella relazione ad un triplice biasimo immeritato a proposito dei capitoli 46, 47 e 48.

Riguardo al capitolo 46, si rimprovera al Ministero la quantità degli impiegati in disponibilità. Ora le disponibilità non sono un privilegio del Ministero dei lavori pubblici, sono un fatto generale, proprio a tutte le amministrazioni e dipendenti dalla soppressione dei vari Governi fra i quali era divisa l'Italia; le disponibilità sono decretate in forza delle leggi esistenti, e l'elenco degli impiegati di tale categoria sta nell'allegato unito al bilancio. Se la Commissione aveva osservazioni a fare sopra qualche articolo dell'allegato, poteva indicarle al ministro; un errore è sempre possibile, ma la Commissione non aveva motivo a muovere censura al ministro perchè nel suo bilancio vi sono iscritti molti impiegati in disponibilità.

Il capitolo 47 concerne il personale dell'amministrazione centrale destinato presso le prefetture. Questa spesa è stata consentita dal Parlamento negli anni antecedenti, per temperare alquanto l'effetto di quella grande riduzione di personale che avvenne appunto per la unificazione delle varie amministrazioni italiane, è stata una misura umanitaria di cui il Ministero andò sempre man mano restringendo le conseguenze, e che spero non dovrà più comparire nel bilancio del 1868; ma ora non posso ammettere che si abbia a muovere rimprovero al Ministero, il quale non ha fatto che seguire le tradizioni sancite dalla Camera.

Quanto ai maggiori assegnamenti è cosa evidente che si debbono dare, finchè sono fondati in una legge. Se si vogliono far cessare è d'uopo abrogare la legge, ma attualmente è un debito dello Stato il soddisfare le differenze fra gli stipendi che alcuni impiegati godevano in forza di precedenti organici, e quella misura di stipendi che dalle nostre leggi è attribuito al posto che essi coprono.

**VALERIO, relatore.** Chiedo di parlare.

Non parlerò della questione dei maggiori assegnamenti. Dal momento che ho indicato che la Commissione intende proporre un articolo di legge, la questione rimane sospesa. Sarà allora il caso di discuterla, e di discuterla a fondo.

Debbo però dire una parola per giustificare la Commissione del bilancio, la quale ha inflitto un biasimo, che crede molto meritato, al ministro dei lavori pubblici, parlando del capitolo delle disponibilità, e d'altri capitoli che, col medesimo, hanno una certa relazione.

Basterà ch'io dia lettura alla Camera d'uno fra i vari decreti che ho trovato nelle carte che mi vennero trasmesse dall'amministrazione, e che riguardano queste disponibilità. E ciò facendo, io mi asterrò dal citare il nome del ministro che ha firmato questo decreto.

Io non mi occupo delle persone; le persone, pur troppo nella nostra amministrazione, si cambiano così sovente, che non è più il caso di occuparsene. Mi occupo essenzialmente dei fatti.

Ricorderà la Camera che essa aveva imposto, con voti appositi, delle riduzioni nel personale del Genio civile.

Ebbene, ecco il modo con cui queste riduzioni si sono fatte. Ecco il decreto:

« Il ministro segretario di Stato pei lavori pubblici; ritenuto il bisogno di ridurre il personale del Genio civile per contenere la spesa relativa nei limiti fissati dal bilancio dell'anno corrente, in seguito alle riduzioni fatte dal Parlamento sul fondo destinato pel pagamento degli stipendi del personale stesso, per cui una parte di questo deve essere collocato in disponibilità per riduzione di personale;

« Considerando d'altronde che le attuali esigenze del pubblico servizio non permettono di privare gli uffici del Genio civile, già limitatamente provvisti, dell'opera di un tal qual numero d'impiegati, senza voler compromettere il regolare andamento del servizio stesso;

« Veduto, ecc., decreta: Art. 1. Gli assistenti (notate bene, si è preso il personale inferiore del corpo del Genio civile, ma è sempre personale del Genio civile), gli assistenti nel Genio civile nominati nell'« nesso elenco sono collocati, a partire dal primo del « mese venturo, in disponibilità per riduzione di personale coll'« assegno fissato dall'« articolo 6 della suddetta « legge, come per ciascuno di essi trovasi contronotato « nell'apposita colonna.

« Art. 2. Gli impiegati stessi sono poi destinati, a « principiare dalla data suddetta, a prestare temporario « servizio agli uffici tecnici rispettivamente indicati, e « da tale epoca viene loro assegnata a titolo d'indennità « una retribuzione annua a pareggio dello stipendio di « cui erano prima provvisti sì e come risulta dall'elenco « stesso. » (Si ride)

E l'elenco contempla nè più, nè meno che 109 impiegati, i quali rappresentano una somma di circa 72,000 lire che ha figurato nel bilancio come una riduzione al famoso capitolo 4 di cui si ricorderà la Camera; e questa è una riduzione finta.

La legge delle disponibilità non è fatta per coprire delle finte riduzioni di ruoli; non è permesso che un ministro venga a dire con un decreto: ritenuto che la Camera ha deciso la tal cosa, ritenuto che io decido la cosa contraria, sarà fatto così per parere di obbedire alla Camera, sarà fatto così per eludere il voto della Camera.

Giudichi ora la Camera se la Commissione aveva il dovere d'infliggere un biasimo all'amministrazione che procedette in questo modo, e se le parole poi di quel biasimo non furono forse più misurate ancora di quello che l'amministrazione si meritasse.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Prima di tutto prego di dar notizia della data del decreto, perchè io non voglio sottostare alla responsabilità del medesimo. Del resto prego la Camera a riflettere come fosse giusto che a questi impiegati che si conservavano in servizio si accordassero quei supplementi di stipendio che la legge stessa delle disponibilità acconsente, stabilendo i capitoli dai quali si devono prelevare.

Allorchè si riducono i ruoli, non ne viene di conseguenza che cessino immediatamente anche i bisogni del servizio: ed a questi appunto si provvede, mantenendo temporaneamente negli uffici gli impiegati collocati in disponibilità: nè credo vi sia da muovere biasimo di ciò all'amministrazione, in quanto che essa ha saputo soddisfare in questo modo a tutti i lavori che le sono commessi.

Come accennai l'altro giorno, se si vogliono le opere, vi debbono pure essere gli uomini tecnici che le dirigano, le facciano eseguire.

Che cosa avrebbe detto il paese e la Camera se il Ministero avesse licenziato immediatamente questi individui ed avesse quindi dovuto sospendere molte opere cominciate? In questo caso piuttosto il biasimo sarebbe meritato.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione.

**VALERIO**, *relatore*. Io veramente non aveva intenzione d'indicare nemmeno la data, ma se il ministro insiste, la leggerò. Io non la voleva dire, perchè vorrei eliminare da tutte le discussioni che riguardano i lavori pubblici le personalità; ma, ripeto, se s'insiste per sapere la data di questo decreto, dirò che è del 13 maggio 1865.

Noti però la Camera che questo è un decreto solo, uno fra i diversi che esistono. Adesso non saprei dire quanti sono, ma sono vari che trattano la disponibilità in questo modo.

**PRESIDENTE**. La Commissione ed il Ministero sono

d'accordo che debba il capitolo 48 rimanere sospeso.

Rammenterò la Camera che l'onorevole Tozzoli fece questa proposta:

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

Rimase sospesa ogni deliberazione su questa proposta dell'onorevole Tozzoli ed altri suoi colleghi. Dietro domanda che ne fece l'onorevole ministro fu inviata alla sezione I del titolo II che tratta della spesa straordinaria, e propriamente della costruzione delle strade ordinarie. Quindi sarebbe questo il momento opportuno in cui l'onorevole proponente adducesse le ragioni della sua proposta.

**TOZZOLI**. Poichè l'onorevole ministro si compiacque di dire che egli trovava ragionevole la mia proposta, io prima di entrare nello sviluppo della stessa, bramerei conoscere quale sia l'opinione della Commissione, perchè se anch'essa fosse dell'avviso dell'onorevole ministro, non farebbe mestieri di lunghi discorsi, e verrebbe risparmiato tempo e noia alla Camera.

**VALERIO**, *relatore*. L'onorevole Tozzoli e i suoi onorevoli colleghi, nel loro ordine del giorno fanno domanda che la strada che si fece costruire con modi e con prezzi eccezionali, quando si stava lavorando per la galleria di Conza, e che fu ultimata, sia mantenuta.

Io confesso che, quando si stava compilando il bilancio, non aveva esaminato questa vertenza; l'ho esaminata poco dopo, e non so dir altro, senonchè è questa una delle perniciose conseguenze di quella disgraziata legge, che fu chiamata del riordinamento delle strade ferrate.

Si erano di già avviati i lavori per la galleria di Conza, la strada che doveva servire a mantenere la comunicazione transappenninica tra Napoli e la costiera adriatica, mentre procedevano i lavori di Conza, era finita. Questa strada, se è vero quello che ho sentito dire, ha costato una somma considerevole; da quello che ho sentito dire ha costato 44,000 lire al chilometro!

Venne la legge che io chiamerò del disordinamento delle strade ferrate. E che cosa si fece? Si abbandonarono i lavori a Conza, si pagarono gl'intraprenditori di quel tronco, perchè rinunziassero al loro contratto; ed ecco là un tronco di strada ferrata che non serve più a niente; e di più si abbandona una bella strada carreggiabile che si era fatta attraverso all'Appennino!

Quella strada però non essendo strada nazionale, noi, Commissione del bilancio, non la possiamo inserire fra le opere nazionali.

Noi pensiamo che il ministro, esaminando la que-

stione, interrogando le provincie interessate, potrà forse stabilire un consorzio, perchè si riesca almeno a far sì che una spesa così considerevole, così importante come quella che fu fatta, non abbia ad andare gettata. Non ammettiamo però che il mantenimento di questa strada, e la sua restituzione in buono stato, debba ricadere a carico dello Stato.

Come dissi, si può fare un consorzio per rendere utile quella spesa importante che ha fatto lo Stato; ma noi non possiamo invitare la Camera ad iscrivere nel bilancio una somma determinata prima che si sappia come si sia stabilito il consorzio, come e quale sia il concorso che lo Stato abbia potuto ottenere da queste provincie. E notate bene che evidentemente il concorso che queste provincie assumeranno darà la misura dell'importanza che le provincie stesse danno a questa strada.

**TOZZOLI.** L'onorevole relatore ci ha fatto la storia di questa strada, ed io non ho nulla ad aggiungere a quello ch'egli ha detto intorno a ciò; egli nondimeno ha negato la caratteristica di nazionale a questa strada, ma su tal punto io non posso essere affatto d'accordo con lui.

La classifica a questa strada viene testualmente e direttamente dalla legge generale, la quale dice, che sono nazionali quelle strade che traversano la catena principale degli Appennini; e poichè la strada da Valva a Bisaccia traversa appunto la catena principale degli Appennini, essa dunque è nazionale.

Non posso quindi accettare, e spero che la Camera non accetterà del pari, la proposta che l'onorevole relatore fa a nome della Commissione, di costituire un consorzio tra lo Stato e le provincie interessate a fine di riparare i guasti avvenuti su quella strada e provvedere alla sua manutenzione, perchè sarebbe un'ingiustizia, sarebbe per quella strada e per quelle provincie una eccezionale derogazione alla legge.

La strada fu costruita dallo Stato per autorizzazione della legge del 21 luglio 1862; fu tracciata con vedute generali, e senza consultare gl'interessi delle provincie che percorre, e dei comuni che le stanno da presso. S'intese provvedere con quella ad una rapida comunicazione dei due mari, dal Tirreno all'Adriatico nel punto d'Italia in cui minore superficie terrestre li divide; s'intese congiungere con quella Napoli e Salerno a Foggia; le ferrovie meridionali tirrene alle ferrovie meridionali adriatiche; ed ora si propone alla Camera di chiamare nei grandi interessi dello Stato a contribuire l'amministrazione e la finanza provinciale? Sarebbe questa un'anomalia, o signori.

Nè ciò è tutto. La strada per essere stata, fin da che fu compiuta, abbandonata a se stessa e senz'annua manutenzione, ebbe a soffrire dei guasti considerevoli. Se a quelli si fosse fin dal principio provveduto, 10 o 12 mila lire sarebbero state sufficienti; l'anno dopo se ne richiedeva il doppio; al terzo anno faceva mestieri

del quadruplo, e così via discorrendo, di guisa che ora è indispensabile tale spesa per renderla atta al traffico, che le provincie non possono erogarla, e bisogna assolutamente che v'intervenga la forza dello Stato.

Chi dunque vi propone di addossare questa spesa alle provincie, vi propone non solo una cosa ingiusta, ma una cosa impossibile; vi propone in altri termini di decretare la rovina della strada, e la perdita di quei due milioni di lire ch'essa è costata. È indispensabile, è urgente che la Camera intervenga e prenda una deliberazione, la quale se ritardasse, rassomiglierebbe al soccorso di Pisa, perocchè se un altro inverno passerà senza che si comincino almeno le opere di restaurazione più necessarie; al 1868 forse sarete chiamati a risolvere un altro problema, quello cioè di sapere se vi sarà maggiore convenienza a spendere quanto basti per aprirla all'uso del pubblico, ovvero del tutto abbandonarla.

Giunto a questo punto io sento il debito di presentare un'altra considerazione di un altro ordine alla Camera.

L'onorevole Valerio ha toccato della soppressione della ferrovia di Conza. Giova non dimenticare, o signori, la storia di quella soppressione, la quale fu un avvenimento deplorabile, fu un fatto doloroso avveratosi sotto la pressione della più grave minaccia di crisi ministeriale, che abbia avuto luogo nel Parlamento italiano dal 1861 in qua. Si trattava, dopo la celebre convenzione e i casi del settembre, di trasportare altrove la sede del Governo; il Ministero che allora reggeva la cosa pubblica era considerato il solo atto a compiere quel grande avvenimento politico; ebbene, quel Ministero pose non una, ma due volte, o signori, la questione di Gabinetto sul tracciato della ferrovia di Conza.

E così questa linea fu soppressa, e così le popolazioni del Sele e dell'Ofanto furono private del più grande beneficio che potevano aspettare dall'Italia riunita, e ne furono private, lo ricordo con dolore, il giorno stesso in cui le leggi sanzionate assicuravano e garantivano ad esse l'attuazione completa di quell'incalcolabile beneficio, e con fermo convincimento che tale sacrificio fosse loro imposto tutt'altro che per l'interesse generale d'Italia.

Immaginate come si sentirebbe in quelle contrade una seconda soppressione, un secondo abbandono!

Non voglio credere che la Camera abbia in animo di esasperare oggi le ancora cruenti ferite di quelle popolazioni che sono fra le più abbandonate e derelitte d'Italia, le quali mentre al pari di tutte le altre pagano alla patria il tributo di sangue e di denaro, non hanno finora altra rimembranza che di amarezze e disinganni.

È incredibile ma verissimo, o signori, che lo Stato intraprese nelle vallate del Sele e dell'Ofanto tre opere

nazionali, e tutte e tre poscia abbandonò dopo di avervi speso non pochi milioni.

È tempo, o signori, di riparare, è tempo di trovar modo di riprendere e riattivare quelle opere; ed io non tralascierò di ricordarvelo sempre che mi si porgerà il destro, perchè mi pare che quella ingiustizia si debba una volta cancellare.

Io domando perdono alla Camera se mi sono lasciato alquanto trasportare, ma l'argomento è grave; il dubbio che si pensasse a provare con un secondo sacrificio quelle popolazioni mi ha commosso; bisogna che noi qui ci facciamo interpreti di certi bisogni, di certe posizioni eccezionali, di certe giuste suscettività, altrimenti ogni forza morale sarà spenta, ogni sforzo di contenere certi inevitabili rancori riuscirà vano.

Sicchè, per tutte le cose dette, a me pare che non si possa muovere alcun dubbio sulla natura della strada da Valva a Bisaccia, la quale è di diritto strada nazionale; e sulla convenienza di stabilire sul bilancio fin dal corrente anno una cifra per poterla restaurare e rendere atta ad essere aperta al pubblico commercio al più presto che sia possibile.

Lo che sarà conseguito votandosi la proposta sottoscritta da me e da parecchi dei miei onorevoli colleghi.

**GIOVANOLA**, *ministro per i lavori pubblici*. Se la proposta dell'onorevole Tozzoli, firmata, credo, anche da altri suoi colleghi, dovesse esaminarsi puramente alla stregua della legge sui lavori pubblici, credo che vi sarebbe molto a dubitare che essa possa trovare sede in questo bilancio, perchè qui noi dobbiamo stare strettamente alla legge. Io credo che un voto semplice, il quale mandasse al ministro di considerare quella strada come nazionale, non avrebbe, a mio avviso, nessuna utilità pratica.

Se la Camera vuole che il ministro provveda per quella strada, bisogna che gliene dia i mezzi, bisogna che gli onorevoli preopinanti proponano quella somma, la quale si debba stanziare nel bilancio che stiamo discutendo.

Se si volesse domandare questo stanziamento, in forza della legge vigente sulle opere pubbliche, vi sarebbe una ragione legale per rifiutarla, ma vi sono considerazioni speciali, le quali, a mio avviso, inducono a non considerare la cosa coll'estremo rigore.

Lascio da banda la questione del carattere di nazionale, che veramente mi sembra abbia questa strada, essendo essa delle principali traverse dell'Appennino, e sarebbe veramente nelle condizioni previste dalla legge. Ma intanto essa non venne compresa nella classificazione, e non credo che si possa comprendere in questo momento con un semplice voto della Camera.

Ma devesi riflettere che questa strada fu costruita con grave spesa dello Stato, e che sarebbe opera vana a lasciarla maggiormente deperire, poichè questa strada da un anno affatto abbandonata va di giorno

in giorno deperendo per la condizione del terreno, soggetto a continuo franamento. Di più è degna di molto riguardo la condizione fatta a quei paesi i quali avevano, dirò così, acquistato il diritto verso il Governo nazionale di ottenere l'immenso beneficio della strada ferrata già decretata, e che tutto ad un tratto si videro delusi nelle loro legittime speranze. Vi è anche da considerare il risparmio che questa strada conservata potrà col tempo procurare allo Stato, poichè essa deve sostituire con opportuni raccordi la vicina strada detta di Matera, strada che per le sue forti pendenze poco si presta ad un continuato carreggio; anche per questo motivo importa che non si lasci perire la strada, e sia mantenuta dal Governo, ed essa col tempo, non dico immediatamente, arrecherà grande vantaggio al commercio.

Parmi quindi che, poichè la strada non è classificata fra le nazionali, e non può essere perciò inclusa nella parte ordinaria del bilancio, si potrebbe adottare un temperamento per ottenere ad un dipresso lo scopo da tutti desiderato, e sarebbe quello di stabilire per questa strada un sussidio, mediante il quale il Ministero sia in grado, in questa seconda metà dell'anno, di dare mano a quei lavori che i limiti della somma potranno permettere. Intanto si esaminerebbe se sia il caso di insistere presso le provincie interessate, sebbene esse abbiano già dichiarato di non voler accettare a loro carico questa strada, anche per le ragioni già esposte e per le quali dovrebbe riconoscersi per nazionale.

Conchiudendo dichiaro che sono disposto ad accettare una proposta degli onorevoli deputati, quando la proposta fosse nei limiti consentiti dalla legge di contabilità.

**TOZZOLI**. Io, per non complicare la questione, non mi oppongo al metodo designato dal signor ministro dei lavori pubblici, di stanziarsi, cioè, sul bilancio di quest'anno una somma straordinariamente, per quanto dalle leggi è consentito; ma ad un patto, che questa sia impiegata subito all'uso designato, e che ritenuta indubitabilmente la sua qualità di nazionale, prima che sia discusso il bilancio del 1868, il signor ministro provveda alla sistemazione generale di quella strada, affinchè entri una volta nel suo stato normale.

Quanto alla somma da stanziarsi nel bilancio del 1867, io domando il massimo che mi è consentito dalle leggi in vigore. Poichè non è consentito di stabilire una cifra oltre le 30,000 lire, sempre che la spesa non sia autorizzata da legge precedente, io chiederò 30,000 lire, e in ciò sono d'accordo coi miei colleghi sottoscrittori della proposta.

Io spero che nè il ministro nè la Camera vogliano pensare a ridurla; si tratta di lavori urgenti: il ritardarli, lungi di essere economia, espone a danni certi e a spese maggiori. Se fosse possibile spendere 60,000 lire e ancor più, sarebbe tanto di risparmiato.

Ciò stabilito, prima di terminare, io sento il bisogno

di rispondere qualche parola ad una obiezione fatta dall'onorevole relatore e adombrata dallo stesso signor ministro.

Si dice: la strada non può essere ritenuta nazionale, perchè non è compresa nell'elenco delle strade pubblicato per regio decreto, secondo che la legge del 1865 prescrive.

Osservo agli onorevoli preopinanti che, se la strada da Valva a Bisaccia non è compresa in quell'elenco, non è ciò derivato da dubbio mosso sui suoi caratteri di strada nazionale, che sono evidenti in quella; ma da oblio, da semplice dimenticanza avveratasi per fatto dell'amministrazione.

Ciascuno di noi sa che il Ministero dei lavori pubblici è diviso in due direzioni generali, quella per le ferrovie e l'altra per le strade ordinarie nazionali e per i porti.

La strada da Valva a Bisaccia, atteso che si trovava consegnata alla società delle ferrovie meridionali, che vi avrebbe dovuto stabilire un servizio di diligenze, dipendeva dalla direzione generale delle ferrovie, e quindi essa fu interamente obliata quando si compilò l'elenco delle strade ordinarie nazionali, perchè questo si formava nella direzione generale delle strade ordinarie, nei registri della quale non appariva quella strada.

Spiegato così il fatto della dimenticanza, vede bene la Camera, che qui non sono da applicare le norme e regole ordinarie. Quando si dubita dei caratteri di una strada il dubbio deve venire risolto per legge; ma quando nessun dubbio ragionevole su di quelli può venir mosso; quando la strada, traversando la catena principale degli Appennini, è senz'altro nazionale, e non si legge sull'elenco per sola dimenticanza non imputabile ad alcuno o tutto al più all'amministrazione stessa dei lavori pubblici; è il vero caso che autorizza un provvedimento straordinario, tanto più ch'esso è consigliato altresì dalla urgenza di accorrere a danni imminenti.

Ed a ciò non dovrà la Camera divenire con esitanza o con animo poco benevolo e volenteroso sol perchè si tratta dell'Appennino di Conza. Finchè c'è Italia c'è Appennino, e le strade che lo valicano sono tutte del pari nazionali.

L'Appennino di Conza non è dissimile da quello di Pracchia se non in ciò che qui, per la vicinanza alla sede del Governo, subito si accorre ad ogni bisogno, e il valico di Conza, che è più lontano, ha potuto essere per parecchi anni derelitto e trascurato. E questo dovrebbe persuadere i nostri governanti che le loro cure non debbono restringere esclusivamente al centro, ma bisogna che si slarghino e si estendano anche ai punti lontani, perchè è là appunto, dove l'oblio e lo abbandono sono più facili e più frequenti. (*Bene!*)

Dopo ciò, non mi resta che ad insistere sulla mia proposta primitiva, accettando che la somma a stan-

ziarsi sul bilancio corrente si determini a 30,000 lire, salvo a provvedere sul bilancio del 1868 allo stanziamento della cifra totale occorrente per la sistemazione completa della strada in parola.

**PRESIDENTE.** Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Io non ho punto negato che questa strada abbia il carattere di strada nazionale, ho detto solo che, dovendosi nel bilancio stare alla legge, questa non permetterebbe ora di classificarla fra le nazionali, quantunque non sia stata inclusa nella classificazione per errore.

Quanto poi alla spesa, prego l'onorevole preopinante di ritenere che le opinioni sono molto varie; alcuni credono che non si dovrà spendere se non poco più di lire 20,000, altri vogliono che occorran lire 200 mila. Ciò prova che le idee non sono ancora bene stabilite.

Se dunque la Camera, aderendo alla proposta dell'onorevole preopinante, accorda una somma, con questa si eseguiranno intanto le opere più urgenti, e si vedrà l'importanza di quelle che resteranno a farsi.

L'impegno che posso prendere si è di spendere la somma che mi sarà accordata; ma non di più. Quello che si dovrà fare in seguito, formerà argomento di una proposta di legge che sarà presentata al Parlamento.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Tozzoli, Rega ed altri propongono che sia posta in bilancio la somma di lire 30,000 per rendere trafficabile e sistemare la strada tra Valva e Bisaccia, che traversa la principale catena appennina presso Conza.

La Commissione aderisce a questa proposta?

**VALERIO, relatore.** La Commissione si astiene. Dal momento che le mancano gli elementi che occorrerebbero per inscrivere una somma nel bilancio, la Commissione crede doversi astenere nella presente questione.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Tozzoli e suoi colleghi.

(È approvata.)

L'onorevole Viacava ha domandato facoltà di parlare tra il capitolo 49 ed il 50. Parli.

**VIACAVA.** Io chiedo giustizia per alcuni poveri comuni della valle della Stura, i quali conducono miseramente la vita, perchè non hanno una via di comunicazione coi centri di maggiore popolazione, coi quali sono vincolati da interessi industriali e commerciali.

Non parlerò delle gravi condizioni in cui si trovano questi comuni; dirò solamente che il prodotto del suolo non basta ad alimentare la quarta parte della popolazione. Dirò che l'industria, in seguito a certe leggi economiche che voi pur conoscete, ha dovuto emigrare con una parte non piccola di abitanti. Aggiungerò che questi comuni hanno sopportato balzelli gravi ed ingiusti per lo passato, specialmente quando furono obbligati a pagare per oltre a vent'anni le gabelle ac-

censate alle quali non erano tenuti; e tutte queste ragioni furono riconosciute come giustissime anche dal Senato del regno, il quale nella seduta dell'11 febbraio 1863 inviava le petizioni, sporte dai sindaci del mandamento, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici perchè fossero prese in considerazione nel procedere per le spese stradali.

Finalmente nel 1863 fu pubblicata una legge in forza della quale a questi comuni venivano date 180,000 lire quale quota di concorso per la costruzione del tratto di strada da Masone ad Ovada, con obbligo ai comuni medesimi di unirsi in consorzio per la totale esecuzione dell'opera.

Questa somma doveva essere ripartita in questa maniera: per 80,000 lire nel bilancio 1863; per altre lire 50,000 in quello del 1864; e per altre 50,000 in quello del 1865.

Veniamo al fatto. Nel 1863 furono benissimo stanziati le sue 80,000 lire, ma nel 1864 non se ne allocarono che 20,000, e nulla più si stanziò nel 1865. Nel 1866 si lasciò ancora il capitolo relativo, facendosi osservare che doveva cessare ogni stanziamento in bilancio, in forza dell'articolo 90 della legge 20 marzo 1865, sulle opere pubbliche.

L'articolo 90 così si esprime:

« Per le strade che da nazionali diventano provinciali lo Stato soddisferà alle spese di opere eseguite nei limiti degli stanziamenti fatti nei bilanci anteriori al 1866, trasmetterà alle amministrazioni provinciali le somme stanziati, come sopra, che fossero regolarmente impegnate a norma del regolamento generale di contabilità per le opere in corso di esecuzione, restando così sollevato da ogni responsabilità per l'esecuzione delle opere stesse. »

Ed il regolamento al quale accenna l'articolo 90, così si esprime all'articolo 22:

« Ogni spesa straordinaria da eseguirsi ripartitamente in più anni devesi iscrivere in apposito capitolo colla indicazione della ripartizione già approvata con legge o che viene proposta. Questo capitolo è riprodotto nei bilanci successivi sino all'*integrale compimento dell'assegnazione*. »

Invece che cosa ha fatto il ministro dei lavori pubblici? Nel 1863 ha iscritto la somma delle lire 80,000 come voleva la legge, ma nel 1864 ha cominciato a transigere colla legge medesima, ed a diminuire la somma prescritta, la quale fu poscia eliminata in totalità nel bilancio 1865. Dopo questo fatto era lecito nel 1866 invocare la legge 20 marzo 1865, mentre la quota di concorso era stata stabilita dalla legge 24 maggio 1863? Se quest'ultima legge fosse stata eseguita in tempo noi saremmo arrivati al 20 marzo 1865 senza che i comuni avessero nulla più a dimandare allo Stato a riguardo delle lire 180,000, alle quali si era obbligato.

Non si tratta poi in questo caso dello stanziamento

di un semplice sussidio, ma invece di una somma di concorso, data sotto una condizione, la quale verificata, non si poteva a meno di dovere riconoscere tutti gli estremi di un vero contratto. Diffatti, questi comuni si sarebbero legati in consorzio se non avessero avuto la promessa per legge del concorso delle 180,000 lire? Se avessero solamente dubitato che in forza di altra legge si sarebbe potuta cambiare la persona del debitore? Ma esiste una ragione ancora più convincente che ci deve obbligare alla non applicazione della legge 20 marzo 1863.

La strada della quale parliamo, prima della disposizione legislativa del 23 ottobre 1859, non era provinciale, non poteva dunque divenire nazionale, dopo quell'epoca, in forza dell'articolo 241. E se non era nazionale dopo il 1859, non poteva ritornare provinciale per disposizione della legge ultima sui lavori pubblici, ma doveva rimanere sempre annoverata, come per lo passato, tra le strade consortili. E questo è provato dalla stessa legge 24 marzo 1863, la quale accenna non ad un sussidio, ma ad una quota di concorso; è provato dallo elenco delle strade nazionali del 1° gennaio 1864, nel quale non poteva figurare; è provato finalmente, e dalla relazione del ministro che precedeva la proposta di legge del 1863, e dalla relazione della Commissione per la legge medesima. Così si esprimeva il Menabrea:

« Le vive istanze che vengono fatte dai rappresentanti di quei comuni tendono ad ottenere che questa strada venga compiuta a spese dello Stato, invocando il disposto della legge 23 ottobre 1859, per cui tutte le strade già provinciali vennero dichiarate nazionali. Oltre che quasi tutta la strada da eseguirsi, compresa fra Rossiglione ed Ovada scorrente nel circondario di Acqui, non è mai stata dichiarata provinciale, e quindi non le si può applicare il disposto di detta legge, ecc. »

E la Commissione:

« A rendere un preavviso sulla materia che sia abbastanza sodo, conveniva anzitutto esaminare se in realtà l'intera linea stradale, di cui forma parte questo tronco, vestisse in addietro il carattere di provinciale, talchè sia poi venuta a carico dello Stato per effetto dell'articolo 241 della legge 23 ottobre 1859. Ma quali pur fossero le assicurazioni che d'altronde venivano date in questo senso, la Commissione ha dovuto riconoscere che il ministro dei lavori pubblici aveva esposta tutta la verità. » E più sotto: « E poichè il documento ufficiale non permette alcun dubbio a questo riguardo, si volle di necessità riconoscere che il tronco di detta strada sin presso a Ovada non ha punto il carattere di strada nazionale. »

Quale prova maggiore dunque delle parole citate, e del ministro dei lavori pubblici e della Commissione?

Per queste ragioni, o signori, io vi domando giustizia per questi comuni, i quali aspettano da tre anni che la Camera venga a discutere finalmente un bilancio,

per fare i loro reclami a quella rappresentanza nazionale, mercè la quale si vede in questo giorno fatta la luce sopra una questione che tanto li interessa, e mercè la quale sperano di vedere mantenuta una volta la data fede.

Io non avrò la taccia d'indiscreto se, invece della somma totale delle 80,000 lire che ancora deve lo Stato, vi chiederò solamente quella della metà.

Attendo con fiducia il vostro savio giudizio.

**GIOVANOLA**, *ministro pci lavori pubblici*. M'incresce di non poter dare all'onorevole preopinante una risposta soddisfacente come mi fu possibile di fare sulla precedente questione.

Il Ministero ebbe a preoccuparsi già sin dal 28 marzo dell'anno scorso della domanda del consorzio della strada da Ovada a Masone, il quale, appoggiandosi ad una legge del 1863, si credeva in diritto di ottenere dallo Stato il compimento della somma di lire 180,000 che da questa legge era stata assegnata alla strada in discorso.

Studiata la questione, il Ministero ha ritenuto che, siccome quell'impegno era stato assunto dallo Stato in conseguenza della legge 23 ottobre 1859, che aveva fatto diventare nazionale la linea stradale da Voltri ad Ovada, da prima provinciale, come aveva dichiarato nazionali tutte le strade che sino allora in Piemonte erano considerate provinciali; così ora per il fatto, che per l'effetto della legge 20 marzo 1865 la medesima strada era ridivenuta provinciale, l'onere di fornire i fondi, che ancora mancavano al compimento delle lire 180,000, doveva essere distribuito fra le provincie interessate di Alessandria e di Genova.

La questione fu esaminata eziandio dalla Commissione del bilancio del 1866, la quale richiese alcuni schiarimenti dall'amministrazione in proposito. Dalla relazione non risulta quale sia stato il di lei giudizio; ma, poichè non ne fece parola, si deve ritenere che le ragioni addotte dal Ministero abbiano soddisfatto la Commissione della Camera.

Ora io non avrei motivo di cambiare a tal riguardo l'opinione già formata e dichiarata dagli onorevoli miei predecessori.

Se l'onorevole preopinante ottenesse dalla Camera un voto, mediante il quale fosse incaricato il Ministero di riesaminare la questione, io accetterei di fare nuovi studi; ma non potrei fin d'ora impegnarmi ad accettare uno stanziamento di somma per questa strada, perchè non credo che sia provato l'obbligo dello Stato di soddisfare le lire 80,000.

**SANGUINETTI**. La questione sollevata dall'onorevole Viacava può essere considerata sotto doppio aspetto: per una parte ella riguarda una questione di principio, ed una questione di principio della più alta importanza a cui debbono fare specialmente attenzione i deputati della Sardegna, quelli della Sicilia, ed in generale quelli del Mezzogiorno; l'altra questione è quella di vedere se

sia economicamente utile e conveniente che lo Stato venga in sussidio di quei gruppi di comuni che si sobbarcano a gravissime spese per costruire strade in luoghi alpestri, in luoghi dove strade non esistono.

Incomincio dalla prima questione.

È stata fatta una legge in forza della quale lo Stato assegna una somma di 180,000 lire per sovvenire un consorzio di comuni.

Or bene, qui avete un consorzio che si è costituito, e si è costituito specialmente poichè stava innanzi a lui la promessa che venne poi concretata in una legge di un sussidio di 180,000 lire. Quei comuni si sobbarcarono alle spese di costruzione, hanno compiuta in parte la strada che volevano costruire. I comuni riuniti in consorzio speravano che nei successivi bilanci fosse stanziata una somma corrispondente alle varie annate ed ai vari anni in cui la strada avesse dovuto essere compiuta. Intanto che cosa avvenne? Arrivò l'ultima legge generale sopra i lavori pubblici che classifica le strade, e che classificando le strade distrugge la legge dei pieni poteri del 1859, secondo la quale tutte le strade provinciali erano passate nel novero delle nazionali, sicchè non esistevano che o strade comunali, o strade nazionali. Evidentemente le strade dei consorzi *comunali* erano restate nella categoria delle *strade comunali*, e per queste i consorzi percepivano i sussidi che erano stati accordati con legge, fosse legge speciale, fosse legge di bilancio.

Altro fatto si verificò. L'ultima legge sui lavori pubblici ridonò una parte delle strade ferrate alle provincie, lasciando com'erano le comunali e consortili comunali.

Ora, che cosa disse il ministro dei lavori pubblici? Il ministro dei lavori pubblici, oppure, dirò meglio, la burocrazia dei lavori pubblici (*Si vide*), della quale mi dispiace assaissimo che l'onorevole signor ministro Giovanola, che io stimo tanto, voglia essere così schiavo da accettare anche quelle decisioni, in cui egli non ebbe parte di sorta, e ch'io non vorrei accogliesse, perchè spiaceci che una parte della responsabilità di certe decisioni amministrative insostenibili possano essere anche a lui addebitate, la burocrazia dei lavori pubblici dice: le strade, che una volta erano provinciali, e che in Piemonte erano, colla legge del 1859, divenute nazionali, sono di nuovo passate alle provincie; dunque lo Stato più non deve occuparsi dei sussidi concessi alle strade comunali, o consortili comunali; dunque anche le strade consortili dei comuni sono passate alle provincie.

La strada di cui si tratta era una strada comunale consortile; dunque ad essa pensi la provincia; il sussidio dello Stato non è più dovuto.

Ma, signori, io domando se in questo ragionamento ci sia anche solo ombra di logica; vi domando se una legge generale, che riguarda la classificazione delle strade, possa derogare a una legge di una concessione

di un sussidio speciale; vi domando per qual bizzarra interpretazione sia lecito confondere la strada comunale con quella provinciale; vi domando in quale articolo è anche solo adombrata l'idea che le strade consortili comunali sieno fatte provinciali.

A parte che la legge generale non classifica fra le provinciali le strade consortili di cui è caso, sta anche sempre, che la legge generale non derogò alle leggi speciali che accordano sussidi alle stesse strade che passarono alle provincie.

Così si è espressamente dichiarato. Ora, se interpretate la legge nel senso che vuole l'amministrazione dei lavori pubblici, non vi sarebbe ragione per cui il ministro dei lavori pubblici non venisse a dirvi: signori, si è votato un sussidio di 24 milioni per fare le strade nella Sardegna, ma intervenne la legge generale la quale ha abolito una gran parte delle strade nazionali le quali ridiventaron provinciali, dunque i sussidi accordati alla Sardegna, e che riguardano tronchi di strade che, per loro carattere devono essere considerate come provinciali, debbono essere tolti dal bilancio.

Quello che dico della Sardegna deve essere detto della Sicilia.

Alla Sicilia abbiamo pure accordato un sussidio non so se di 30 milioni circa; ora quei 30 milioni saranno impiegati a costrurre strade, alcune delle quali avranno carattere di strade nazionali, alcune altre avranno il carattere di strade provinciali. Ebbene, stando alla logica della burocrazia del Ministero dei lavori pubblici, si dovrebbe dire: alto là; andiamo a fare un esame scrupoloso dei caratteri delle linee delle reti di strade rotabili siciliane; vediamo quali siano quelle che abbiano il carattere di strade provinciali, quali quelle che abbiano il carattere di strade nazionali, e allora si tolgano dal bilancio tutte quelle somme che riguardano le strade delle provincie.

Questo dovrebbe pur dirsi per le altre provincie e del Mezzodì e del Nord, alle quali con una legge speciale sia accordato un sussidio speciale.

Ora, o signori, accettereste voi un'interpretazione di questa fatta? Io la tengo ad ogni modo inammissibile. Ma d'altra parte qui si tratta d'un consorzio.

Ora, o signori, abbiamo in Piemonte (giacchè il consorzio di cui si tratta si trova in Piemonte) molti di questi consorzi i quali hanno delle strade che sono a loro carico: e queste strade sono esse passate alle provincie? L'onorevole Bixio sa, e me ne farà testimonianza, che esiste una strada la quale militarmente, ed anche commercialmente, è molto importante, che da Savona, attraversando uno dei gioghi principali dell'Appennino, arriva sino a Fossello. Fu fatta da un piccolo consorzio di comuni miserabilissimi. Ebbene questo consorzio, con qualche tenue sussidio governativo, spese oltre 400,000 lire nella costruzione di quella strada, che per mancanza di mezzi non potè proseguir per la valle dell'Erro sino ad Acqui. La spesa

del mantenimento di questa strada, spesa elevata per la natura dei luoghi, è tutta a carico del povero consorzio che non regge a sopportarne il peso.

Ora, se le strade che appartengono ai consorzi comunali sono provinciali, perchè la chiaroveggente burocrazia del Ministero dei lavori pubblici non ha messo quella strada che va da Albissola a Sassello fra le provinciali, onde fosse a carico della provincia di Genova? Se avesse fatto questo, forse quei comuni potrebbero ingegnarsi e trovare modo d'avere altre somme per proseguire quella strada, ma ne sono impediti perchè la manutenzione di questa strada così dispendiosa non permette a quel consorzio di sobbarcarsi ad altri pesi.

Si tenga conto di questa logica bifronte, di questa logica a doppia interpretazione del Ministero dei lavori pubblici. Quando si tratta di rompere una legge e non dare il sussidio, allora si dice: le strade consortili comunali sono passate alle provincie, e ad esse spetta di dare il sussidio; quando invece si tratta di oneri per mantenere le strade, allora il Ministero dei lavori pubblici, che pure ha redatto l'elenco delle strade provinciali, non trova che le strade costrutte da quei consorzi comunali debbano essere mantenute dalle provincie, ma si lasciano ai comuni, ed a comuni miserabilissimi, che non possono sottostare a questo peso enorme.

Dirò di passaggio che presenterò per iniziativa parlamentare una legge, la quale dichiari provinciali tutte le strade consortili; legge che fu fatta, e saviamente, in Francia. Solamente in questo modo potremo fare sì che i comuni abbiano delle strade.

Qui dirò anche di passaggio agli onorevoli miei colleghi del Mezzodì: voi vi lamentate, ed a ragione, di non avere strade; ma anche noi, Liguri e Piemontesi, non possiamo andare superbi di essere ricchi di strade, stante la barocchissima legge piemontese che vigeva prima del 1859, e che disgraziatamente fu riprodotta nell'ultima legge. A causa del sistema di quella legge, le provincie povere concorsero a fare e mantenere le strade nazionali delle provincie più ricche, e non poterono coi soli loro mezzi fare le proprie.

Non si fecero le strade provinciali e per logica conseguenza meno quelle dei comuni; non vi possono essere le vene se prima non vi sono le arterie.

Or dunque, ritornando all'argomento, mi pare che, parlando della questione di principio, sia inammissibile la tesi sostenuta (non dirò dall'onorevole ministro Giovanola, ma dal personale del Ministero dei lavori pubblici) la quale nella presente questione non ha solamente perduta la logica, ma il senso comune.

Dirò poi che in fatto di strade la Camera deve porsi sulla via di aiutare il più efficacemente possibile tutti quei comuni e consorzi di comuni che vogliono costruire strade, poichè le strade non solo servono per il trasloco delle derrate e delle merci, ma sono pur

anco uno dei mezzi i più efficaci per far correre le idee e per diffondere la civiltà.

Ciò posto, io spero che la Camera vorrà accogliere la proposta dell'onorevole Viacava, e specialmente per non pregiudicare una questione di principio che può presentarsi in moltissime altre occasioni.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Viacava propone che venga stabilito in bilancio un capitolo corrispondente al 52 del bilancio 1866; che per quest'anno per la strada da Masone ad Ovada venga stanziata la somma di lire 40 mila, a termini della legge 24 maggio 1863.

Domando se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo ai voti.

**VALERIO, relatore.** La Commissione si astiene.

**BIXIO.** Meno io.

(Dopo prova e controprova è ammessa.)

**MACCHI.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**MACCHI.** Ricevo in questo momento un telegramma, diretto anche al mio amico deputato Costa, dal signor avvocato Bretti, benemerito sindaco di Vigevano, il quale dice che in una relazione pubblicata negli *Atti parlamentari* a pagina 531 fu stampato che *La società della ferrovia da Vigevano a Milano è in istato di fallimento*. Questa notizia, dice il sindaco, ha portato una grande commozione nella città, e non è vera.

Io ritengo che sia occorso un errore od un equivoco; epperò, per la tranquillità di quella popolazione, mi faccio un dovere di rivolgere dimanda al Ministero ed alla Commissione, pregandoli di dare qualche schiarimento in proposito.

**TORRIGIANI.** Io posso dare subito lo schiarimento richiesto dall'onorevole mio amico Macchi.

È veramente un errore, ed è un errore tipografico quello che ha dato luogo ad una notizia, la quale intendo benissimo che deve aver allarmato le persone le quali hanno telegrafato all'onorevole Macchi.

Ecco che cosa è accaduto.

Come relatore del bilancio del Ministero d'agricoltura e commercio, ho creduto mio dovere di chiedere al Ministero l'elenco delle società invigilate dal Governo. La ragione per cui ho fatto questa richiesta mi farò debito di svolgerla davanti alla Camera, quando verrà in discussione il bilancio. Ebbene, signori, quest'elenco, che è molto esteso, porta al n° 58: *Società ferroviaria Vigevano-Milano*, ed al n° 59: *Cassa sociale di prestiti e risparmi di Milano*. Forse non avrei bisogno di aggiungere altre parole, perchè la Camera avrà già inteso che la linea corrispondente, che porta le parole *in istato di fallimento*, doveva essere scritta contro il numero 59, e fu invece scritta per errore contro il numero 58.

**MACCHI.** Ringrazio il mio amico Torrigiani dello schiarimento che mi ha dato, e l'avverto che mi farò un dovere di trasmettere immediatamente la sua risposta

per telegramma al sindaco di Vigevano, d'accordo col l'onorevole Costa, deputato di quella città, per norma e tranquillità della popolazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Marincola, in una delle precedenti sedute, mandò al banco della Presidenza la seguente proposta:

« Che la Camera inviti il signor ministro dei lavori pubblici a stanziare nel bilancio del 1868 le lire 300,000 autorizzate con legge 24 maggio 1863, pel completamento della strada nazionale dall'Angitola a Soverato. »

Questa proposta dell'onorevole Marincola fu rimandata alla discussione della sezione *Strade* del titolo *Spese straordinarie*.

Il proponente ha facoltà di parlare.

**MARINCOLA.** Ho presentato un ordine del giorno perchè fosse reintegrata nel bilancio la spesa di 300,000 lire, la quale una legge del Parlamento, in data del 17 maggio 1863, avea destinato al completamento della strada.

Questa somma fu stanziata nel bilancio del 1864, non si spese e passò al 1865; non si spese e sparì dal bilancio del 1866, e più non la vedo nel bilancio del 1867. Sono grato all'onorevole ministro dei lavori pubblici per la bontà colla quale accolse l'ordine del giorno Nicotera, tendente ad equiparare le costruzioni viabili delle provincie meridionali con quelle delle altre parti d'Italia; ma in ciò l'onorevole ministro non ha fatto che un riconoscimento dei diritti che noi meridionali abbiamo al pari di tutti sul bilancio dello Stato, come ne abbiamo i doveri. Gli sono grato della dichiarazione che tutte le provincie d'Italia sono eguali agli occhi del Governo; ma mi permetta l'onorevole ministro ch'io lo dichiaro nettamente: in parole siamo tutti eguali, ma nei fatti questa eguaglianza non c'è. Legga il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e dica se non vi ha da rimanerne scandalizzato: un bilancio di ottantasei milioni; ebbene la provincia di Calabria Ulteriore II vi apparisce soltanto per 28,000 lire.

Nella Calabria Seconda non ci sono fiumi da arginare, non ci sono monti da passare, non c'è bisogno di strade, non vi è bisogno di nulla; la Seconda Calabria è il paradiso terrestre!

Siamo tutte provincie sorelle! Solo si ricorda il Governo delle provincie meridionali quando deve porre una serie d'impiegati in disponibilità; allora si decapitano in massa gl'impiegati meridionali. Già c'è molto poco da cacciarne via, in quanto che appena 90 contro 10 è la proporzione degl'impiegati del Mezzogiorno con le altre provincie italiane. Quando poi si deve spendere, trovo soltanto nel bilancio la spesa di lire 28,000 per tutti i lavori necessari alla Seconda Calabria.

Lire 28,000: per fare che? Per rattoppare un ponte in legno, per il quale, a volerlo puntellare soltanto, bi-

sognano almeno 100,000 lire. Sicchè io, che non sono uomo dell'arte, schiettamente lo dico, quando lessi questa partita credei che fosse una celia.

Un ponte di 200 metri di lunghezza, tutto di legname, tutto in rovina, come lo dice la stessa relazione del ministro dei lavori pubblici, coll'impalcatura infracidita, si deve rinfancare con 28,000 lire! Ce ne vorranno altre 100,000! Oh! di questo se ne parlerà in appresso, dice il Governo; i Calabresi sono ottimi a guardare i fiumi a piedi scalzi.

Non trovo quindi ragione perchè il ministro abbia cancellata dal bilancio una parte delle lire 300 mila autorizzate dal Parlamento, e per una strada nazionale, in quanto che la linea dall'Angitola a Soverato sull'elenco del 1864 apparisce strada nazionale e tale deve essere, in quanto che tiene uno dei principali caratteri per essere considerata nazionale, cioè attraversa gli Appennini non solo, ma unisce i due mari, cioè il golfo di Sant'Eufemia col golfo di Squillace; essa è l'unica trasversale rotabile dall'uno all'altro mare; attraversa gli stabilimenti metallurgici della Mongiana, attraversa i boschi di Serra San Bruno che offrono dei legnami stupendi per le costruzioni marittime. Se dessa è dunque una strada nazionale, perchè tale dichiarata nell'elenco, io non trovo la ragione per cui questa strada nazionale sia sparita, non comparisca più nel bilancio. Parlerò a suo tempo, inquantochè non è questa la sede di parlare sopra un'unica partita di bilancio che c'era per la Calabria Ultra Seconda, una partita pel porto di Santa Venere, ed anche questa è sparita. In Calabria ci sono abbastanza porti per non aver bisogno di quello di Santa Venere, pel quale sta ora spendendo la provincia, e quando il Consiglio provinciale, invece di 75 mila lire, ne stanziò 50 mila, il Ministero rimandò la deliberazione, dicendo che si trattava di lavori urgenti, e bisognava subito dotare le Calabrie di un porto.

E questi inconvenienti, signori miei, da che provengono? Provengono o da che i ministri sieno male informati, o da che ci sia nel Ministero dei lavori pubblici una mano dispotica, un *Deus ex machina*, il quale fa e disfà a piacer suo a spese delle popolazioni. Quelle provincie, che godono la simpatia di questo *Deus ex machina*, ottengono tutto; una provincia invece che gli sia antipatica ottiene per supremo favore in un bilancio di 80 milioni la somma di 28,000 lire per aggiustare un ponte in legno.

L'onorevole signor ministro diceva l'altro giorno, a proposito delle osservazioni del deputato Lovito, che egli era bene informato dai suoi commissari e dagli uomini dell'arte. Io ho l'onore di dire che ciò non è; se i signori ministri venissero un momento a vedere qual è la condizione di quei paesi non si vedrebbero sparire così le partite dal bilancio, non si vedrebbero così abbandonate certe provincie, perchè non godono le simpatie della burocrazia del Ministero dei lavori

pubblici, come diceva l'onorevole Sanguinetti. Se il ministro fosse venuto una volta in quelle provincie a vedere coi propri occhi in che stato si trovano, con che arnesi si viaggia, non le tratterebbe così sul bilancio sollevandole soltanto con le dolci parole di sorelle. Si fa dai ministri qualche corsa di piacere per le ville, qualche gita al lago Maggiore, e sta benissimo, ma quando sono segnalati questi fatti, non si ascoltano neppure. Lo disse uno dei membri di questa Camera, il generale Arnulfo, e lamentò la posizione delle nostre provincie; ebbene il generale Arnulfo per aver parlato la verità fu posto a riposo. (Molto bene! *a sinistra*)

Dunque non si vuol sapere la verità, e quando la si dice, guai a chi la dice! Signori, ci bisognano però delle economie, ed a queste tutti dobbiamo volgere le nostre mire. Ma crede la Camera che l'economia stesse nel lesinare 1000 lire alla vedova, 1000 lire agli orfani, con impoverire le pensioni? Quando avrete gettato la desolazione in migliaia di famiglie, quando avrete richiamato mille imprecazioni dei poveri sul Governo, avrete economizzato appena un mezzo milione. L'economia sta nei sistemi con cui si regolano i lavori pubblici, non nei lavori pubblici in sè stessi. L'economia non sta nei lavori, ma nell'ordine dei lavori. (*Bravo!*)

È frequente alla Camera il comparire del ministro con un progettino di poche lire per un lavoro di simpatia per qualche idolo cinese: la Camera approva questo progetto e stanziava la somma con la migliore buona fede. Quando si è strappato dalle mani della Camera la legge di autorizzazione, allora si presentano i progetti per maggiori spese, allora cominciano le dolenti note.

Sono stato una giornata alla biblioteca, ho voluto leggere tutti gli atti della Camera dal 1863 ad oggi; nove decimi de volumi sono leggi per maggiori spese, decreti per maggiori spese: il che prova che i progetti d'arte non sono stati fatti in regola, che vi è stata ignoranza o mala fede.

Ignoranza non la reputo possibile, dunque è mala fede. Si presentano i progettini alla Camera per strappare la legge. Quando hanno strappato questa legge, allora si sacrificano le altre provincie.

Ora, come mancano i fondi, la Camera accorda le maggiori spese la prima volta e la seconda, ma la terza non ardiscono più presentarsi alla Camera e fanno un firmano ministeriale di altre maggiori spese, che la Corte dei conti registra con riserva. E quando con tutto questo non si arriva a coprire il progetto per intero, allora si sacrifica un'altra provincia, si dice: per esempio, la strada nazionale della tal provincia per la quale sin dal 1864 erano bilanciate le spese, resti in silenzio, e si sussidia coi suoi fondi qualche altra opera che gode le simpatie dell'aristocrazia burocratica, come poc'anzi la chiamava l'onorevole Sanguinetti.

Ma c'è bisogno di economie! Sì, ma le si vogliono

nel sistema le economie, è il sistema che fa le economie, non la privazione dell'opera.

Noi la sappiamo tutti la procedura che c'è al Ministero dei lavori pubblici. Articolo primo, si dà una strada in concessione ad un cottimista, ad una compagnia a tanto al chilometro o ad unità di misura; il cottimista comincia e fa i lavori più facili, e per lui più utili, e se li paga come se avesse lavorato il facile e il difficile; quando non gli conviene più, quando trova che non vi è più il margine del 50 per 100, sospende i lavori e protesta. Allora il Ministero, tutto zelo, chiama un arbitrato, il cottimista accetta come un agnello; il Ministero nomina per arbitri i suoi commissari; non c'è a dubitarne, sono di nostra fiducia, sono uomini che li paghiamo noi. Costoro vanno a vedere i lavori, verificano in che sta la questione, e trovano che il povero cottimista non poteva fare di più; fanno il rapporto, com'essi chiamano, particolareggiato, e il cottimista ha ragione; era lo Stato che si voleva arricchire a spese del povero cottimista, si voleva sacrificare la povera impresa, dunque bisogna indennizzare il cottimista, ed eccovi fuori dei decreti d'indennità perchè lo Stato voleva spogliare l'imprendario.

**PRESIDENTE.** Onorevole Marincola, lo prego di stare più nei limiti della sua proposta.

**MARINCOLA.** Rientro, ma allora sono obbligato a citare dei fatti.

**PRESIDENTE.** Non dico che debba citare dei fatti.

**MARINCOLA.** Abbiamo in discussione alla Camera le economie, e quando si parla di economie si sta nella questione. Negli uffici abbiamo il contratto colla compagnia Duca di Galliera per la costruzione della ferrovia ligure, e il duca di Galliera nel più bello sparisce, non tiene i suoi obblighi, e nessuno ardisce di costringerlo. Passa il contratto alla società del Credito mobiliare e questa pure si scioglie, e non si eseguono più i lavori; si chiamano arbitrati e perizie: queste perizie si fanno dai nostri commissari, lo Stato ha torto, lo Stato vuol arricchirsi sulle compagnie! Si fanno giudizi: lo Stato ha torto, perchè i magistrati certamente non sono in caso di sapere se la pietra che si cavava era pietra calcarea, se era pietra granitica, se era pietra di tufo, se era mista con marna: i magistrati non sanno queste cose; essi stanno alle perizie, le omologano e lo Stato paga.

Ma io vedo che ad un privato queste cose non succedono, e quando succedessero, tutto il mondo dice che non sa amministrare i suoi affari, e la famiglia lo fa interdire. Noi intanto abbiamo elevato a sistema la cattiva amministrazione.

Ora osservate, o signori, ciò che avveniva per la ferrovia ligure. Per la ferrovia ligure la compagnia non volle continuare i lavori: il Ministero che fece? Propose di cedere i lavori alla compagnia delle romane, ed in corrispettivo gli donò, val dire gli complimentò, 38 mi-

lioni di lavori, cioè la linea da San Severino ad Avelino.

Dopo sei mesi eccoci presentato un contratto che scioglie la compagnia delle romane dall'obbligo di costruire la linea della ligure, ed i 38 milioni rimasero perduti come dotazione a titolo gratuito.

Io domando se si deve stare a discutere se una provincia debba avere 10,000 lire di sussidio, se si deve perdere giorni interi per combattere sopra un capitolo del bilancio per un migliaio di lire, quando i milioni spariscono, non per le opere che si fanno, ma per l'ordine con cui si fanno i lavori?

Noi teniamo dei commissari a sorvegliare l'organizzazione e le operazioni delle strade ferrate, li paghiamo, e quando nel meglio crediamo che gli affari vadano bene, eccoti sospesi i lavori, eccoti la compagnia in rovina: si domanda che è stato, ed allora si sa che la compagnia non è mai esistita, che i capitali non sono mai esistiti, che gli azionisti non han mai versato le azioni.

E questo è il modo di amministrare lo Stato? Queste sono, o signori, le economie che si fanno, come le intende il nostro Governo.

Questo meccanismo, o signori, noi chiamiamo sistema erroneo, ma il popolo col suo linguaggio meno parlamentare lo chiamerebbe tutt'altro che cosa onesta. Così noi, signori, sacrificiamo le provincie, sacrificiamo tutto, facciamo un culto alla grandezza, e quando si tratta dai 15 milioni in su, la Camera chiude gli occhi, e il capitolo passa approvato. (Bene! *a sinistra*)

Signori, parliamoci schietti; io ho il mandato dai miei elettori di palesare questi fatti alla Camera; siamo stanchi di vederli elevati a sistema e di sentirci dire, tirandoci il soprabito: non fate interpellanze. Signori miei, il barone Ricasoli lo disse: dunque dobbiamo essere onesti...

*Voci a sinistra.* Oh! oh!

**PRESIDENTE.** Pregherei l'onorevole Marincola a ritornare sulla strada da Angitola a Soverato. (*Si ride*)

**MARINCOLA.** Ho sciolto il voto, ho palesato la verità, e torno a Soverato.

Conchiudo adunque che l'economia nei lavori pubblici debba andare sul sistema, non sulle opere; conchiudo che le economie sulle opere sono la rovina del paese e delle opere stesse, che sono il disseccamento della sorgente della ricchezza pubblica. Quando voi sacrificate le opere, voi sacrificate il bilancio, voi credete di aver risparmiato cento, e invece avete sciupato mille; giacchè quel paese, senza quella tale opera, ha perduta la sua forza di contribuzione, e non potete tassarlo senza rovinarlo.

Guardate alcune provincie dell'Italia tassate per 30 milioni al prestito forzato, altre provincie per tre milioni, guardatene le condizioni stradali quali sono: stanno come uno a dieci in rapporto alle condizioni di scambio e di viabilità.

Dunque l'economia non sta nel risparmiare le opere,

nel dire: risparmiare, noi non abbiamo denaro da spendere; l'economia sta nel non permettere abusi, l'economia sta nel proporre sacrifici a quegli uomini i quali godono grossi stipendi, senza nessun lavoro, a togliere, per esempio, quelle tali indennità di 5 o 6 mila lire per l'incomodo di andare dalla propria casa al Ministero. Son buone le economie, anche per soddisfare la pubblica opinione delle prodigalità e dilapidazioni passate, e l'opinione pubblica non si soddisfa, quando vede tagliare sulle opere pubbliche, non sugli autori dei disordini amministrativi. Quando si debba tagliare sulle opere, io dico che si debba tagliare sul sistema onde si compiono le opere.

Quindi propongo alla Camera che si proceda ad un'inchiesta sulle cause dei disordini nel Ministero dei lavori pubblici, e che medesimamente, senza verun ritardo, il ministro dei lavori pubblici presenti il progetto di legge uniformemente all'ordine del giorno dell'onorevole Nicotera, e senza ulteriore ritardo presenti il progetto di legge per la compagnia *Vittorio Emanuele*, della quale dopo cinque giorni non si è più parlato, ed il mistero ed il silenzio è tornato a coprirla.

**PRESIDENTE.** Queste sono proposte nuove; lo prego di mandarmele scritte.

**MARINCOLA.** Io propongo...

**PRESIDENTE.** Non me le ripeta! Me le mandi scritte.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Allorchè venne accennata la proposta dall'onorevole Marincola in una delle precedenti tornate, io mi feci debito di pregare la Presidenza che me ne favorisse copia.

Avendone avuta cognizione, ho dovuto prima di tutto rilevare un piccolo errore di data, in quanto che la legge del 17 maggio 1863 non esiste nella raccolta delle leggi: vi ha bensì una legge del 24 maggio dello stesso anno, n° 1293, nella quale precisamente è contemplata la strada dall'Angitola a Soverato, ed è contemplata non già per la somma di lire 300 mila, ma per quella di 157,300, cioè 72,300 per il rialzamento della massiciata da applicarsi al bilancio 1863; e lire 85,000 per la costruzione dei ponti sui torrenti Conte e Capostromo, da applicarsi per 50,000 lire al bilancio 1863, e per lire 35,000 al bilancio 1864.

Queste somme vennero regolarmente stanziare nei bilanci indicati dalla legge, furono regolarmente spese nelle opere che sono state eseguite e collaudate da cinque mesi; sicchè quanto fu decretato con questa legge dal Parlamento, ha ottenuto la sua piena esecuzione; la strada intrapresa sotto il Governo precedente dal 1846, se non erro, è finita, ed aperta la comunicazione dall'uno all'altro mare...

**NICOTERA.** Se permette, vorrei fare una dichiarazione.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Parli pure.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nicotera ha facoltà di parlare.

**NICOTERA.** Io non metto in dubbio ciò che ha detto

l'onorevole ministro. Stimo la sua persona, non dubito della sua onestà; ma dico che coloro i quali gli hanno affermato che la comunicazione è stata aperta, gli hanno detto una bugia: io che sono del luogo glielo posso accertare. Questo prova sempre più quello che ha detto poc'anzi l'onorevole Marincola, che cioè esiste una camorra presso il Ministero dei lavori pubblici.

Io posso asserire che la strada non è neppure tracciata; e se il Ministero vuole avere delle informazioni, può rivolgersi alle autorità politiche del paese, ed allora saprà che questa comunicazione non è ancora nè aperta, nè incominciata.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Io allora depongo sul banco della Presidenza i documenti, ai quali io debbo prestar fede, e la Camera vedrà se sia il caso di procedere ad un'inchiesta.

*Voci.* Sì! sì! Deponga!

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Aggiungo poi che qui v'è un equivoco, poichè l'onorevole proponente parla di 300,000 lire, e queste 300,000 lire nella legge non vi sono. Vorrei che mi si facesse vedere la legge che destina 300 mila lire a quest'opera.

Io mi propongo di dare alla Camera tutti i documenti, e, ripeto, non ho mai detto che sieno state spese 300 mila lire, ma che si sono spese per queste opere le somme stanziare dalla legge, cioè lire 157,300.

**MARINCOLA.** Domando la parola per una spiegazione.

**PRESIDENTE.** Prego i signori deputati a star seduti e a prestare attenzione, trattandosi di cose molto gravi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marincola.

**MARINCOLA.** Prego l'onorevole ministro e la Camera a ritenere che le 300,000 lire furono decretate con legge del 17 o 24 maggio 1863; e se si volesse per un momento prendere lo stato del tesoro, troveremmo la nota ed il numero della legge per cui furono deliberate. Queste 300,000 lire furono stanziare nel bilancio del 1864, me ne appello alla lealtà del signor ministro dei lavori pubblici; ma sparirono nel 1866, non vi sono nel 1867...

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Dichiaro che negli atti del Governo non l'ho trovato, quindi non lo so.

**MARINCOLA.** Prego l'onorevole ministro a ritenere che io non ho inteso di fare menomamente allusione alla lealtà delle di lui asserzioni. Ho parlato degli abusi i quali non cominciano oggi, ed i quali egli sarebbe chiamato a correggere. Questi abusi cominciano da un periodo più lontano, e dal giorno in cui sono cominciati questi abusi, i Ministeri si sono succeduti uno dopo l'altro, i Ministeri sono caduti; ma gli uomini dei sistemi che richiamano la censura pubblica sui ministri stanno tuttavia al loro posto, e tradiscono la fiducia pubblica a seconda del loro interesse personale.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Io non voglio entrare nella questione degli apprezzamenti; lascio giudicare la Camera. Mi dichiaro nuovamente disposto a depositare i documenti che comprovano il fatto degli

eseguiti lavori, e prego nello stesso tempo anche gli onorevoli deputati a volere depositare la legge acciò io la possa meglio esaminare, e la Camera possa vedere se veramente venne stanziata la somma di lire 300,000.

**NICOTERA.** Io mi permetterò di far riflettere all'onorevole ministro Giovanola che non c'è bisogno di depositare la legge. La legge possiamo riscontrarla tutti, può riscontrarla egli stesso. Quando si cita la data, quando si parla di bilanci già votati, di note esistenti nei bilanci, non c'è bisogno che il Ministro venga a depositare la legge ed i bilanci.

E giacchè ho la parola, io pregherò l'onorevole Giovanola di voler ritenere che noi, specialmente quelli che più gli sembra che in certo modo gli facciano opposizione, noi lo riteniamo, lo dico francamente, come uno dei migliori ministri dei lavori pubblici che abbiamo avuti; che noi fidiamo nella sua lealtà e nella sua onestà per far cessare questi abusi.

Questo gli serva, perchè non prenda come personale l'opposizione che gli si fa.

Dunque, quando si cita la legge, quando si citano i bilanci, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale l'altro giorno disse con molta lealtà che la sera deve imparare la lezione per recitarla qui il giorno dopo, chiami qualche suo impiegato, si faccia portare la legge ed i bilanci citati, e poi ci dirà: sì, signori, ho riscontrato che la cosa è vera.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Precisamente la legge è stata cercata da questi impiegati, ma non l'hanno trovata...

*Voci.* Si sta cercando.

**NICOTERA.** Ora probabilmente verrà dalla biblioteca, e l'onorevole ministro potrà vederla.

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Questa è una questione di fatto.

Del resto io non mi sono punto lagnato della molto vivace opposizione, perchè ben volentieri dichiaro che riconosco essere gli oppositori animati dalla lealtà e da un sentimento lodevole pel pubblico interesse. *(Bene!)*

*(La discussione è sospesa per alcuni minuti.)*

**DI SAN DONATO.** Andiamo avanti.

**PRESIDENTE.** Si aspetta la legge: *Erubescimus sine lege loqui. (Si ride)*

**PLUTINO AGOSTINO.** Darò una spiegazione. I fondi che, in virtù della legge 24 maggio 1863, furono stanziati nel bilancio del 1864, sparirono dai bilanci successivi. Ora, siccome la legge di contabilità prescrive che le somme che restano due anni senza impiego tornino coi fondi comuni, la somma di cui parliamo dovette subire questa sorte, e così fu tolta ai lavori ai quali era stata assegnata. Quel che si è verificato per questa strada, si è verificato, come ho detto l'altro giorno, per la strada di San Giovanni, per la strada delle Calabrie e per altre cose. Colla legge del 1863 le tre provincie delle Calabrie e la Basilicata aveano ottenuto un assegno di tre o quattro milioni. Questi assegni non furono man-

tenuti nei bilanci successivi, e per tal modo la somma sparì. Questa è la pura verità. Le spese non si fecero, le opere rimasero incomplete. Questo ho detto l'altro giorno, e la Camera può verificarlo colla scorta di tutti i documenti ufficiali che esistono.

**PRESIDENTE.** Onorevole Pescatore, il suo progetto di legge fu ammesso alla lettura, io le chiedo quando ella crederebbe di svolgerne le ragioni.

**PESCATORE.** Aspetto la presenza dell'onorevole ministro delle finanze, onde prendere con esso alcune intelligenze.

**PLUTINO AGOSTINO.** Domando la parola.

Nel bilancio che stiamo discutendo, a pagina 51 a destra, è citata la legge. Al capitolo 63 è detto: « Per legge 17 maggio 1865, numero 2304, è autorizzata la spesa di lire 95,000. » E a pagina 53, capitolo 67, in margine, è citata anche per legge 17 maggio 1865, numero 2303, una legge complessiva che riguardava il sistema stradale delle Calabrie. Come si è fatta una legge per la Sardegna, come se ne è fatta una per la Sicilia, così si è fatta una legge il 17 maggio 1863 per vari tronchi delle Calabrie.

*Una voce.* Non è dunque del 1865? *(Conversazioni)*

**NICOTERA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli l'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** Credo che converrebbe sospendere per oggi questa discussione e rimandarla a domani...

*Voci.* A lunedì!

**NICOTERA...** così il Ministero avrebbe il tempo di prendere tutte le necessarie informazioni; ed intanto continuare la discussione dei capitoli susseguenti per non perder tempo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici concorda che si debba sospendere?

**GIOVANOLA, ministro pei lavori pubblici.** Avendo chiesto di presentare dei documenti, desidero che la Camera li legga prima di prendere una deliberazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Paris desidera fare una mozione riguardo alla strada del Piccolo San Bernardo, indicata fra il n° 48 ed il n° 49 del bilancio.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Paris.

**PARIS.** Io desidero di fare semplicemente un eccitamento al ministro dei lavori pubblici riguardo alla sistemazione della strada nazionale del Piccolo San Bernardo.

Veggio nell'articolo posto tra i capitoli 48 e 49 che nel 1866 era bilanciata la spesa di 81,000 lire. Nel 1867 poi non venne bilanciata nessuna spesa. Nella annotazione relativa si dice che la somma autorizzata dalla legge 17 maggio 1865 venne esaurita e che per conseguenza non è il caso di bilanciare altra somma.

Faccio osservare a questo riguardo che la strada del Piccolo San Bernardo fu deliberata già da legge del 1854. Questa strada fu cominciata sul versante della Savoia nel 1856; nel 1861 e 1862 poi venne dal Governo francese compiutamente terminata sino al con-

fine. Sul versante italiano, il Governo nel 1861 cominciò la strada; ora è quasi compiuta, non rimanendo che a costruire il tronco tra il comune di La Thuille e l'ospizio del Piccolo San Bernardo, lungo appena 13 chilometri: la spesa occorrente per terminare questa strada sarebbe di circa 700,000 lire, le quali potrebbero andar ripartite in diversi successivi bilanci.

Ora io dico: non si può certo abbandonare quest'opera; c'è un grande, un doppio interesse per lo Stato a terminarla, e pel riguardo dell'importanza dell'opera medesima che non può essere contrastata, e pel riguardo della fatta spesa, che, sino ad oggi, rimane inutile e frustranea, se non si termina questo tronco.

Gli studi sono tutti fatti ed approvati; la spesa non è ingente. Questa strada, benchè nazionale, interessa particolarmente tutta la vallata d'Aosta, la quale fu sempre lasciata nell'oblio e nell'abbandono insino ad ora. Non si debbe così dimenticare questa interessantissima vallata, che si trova quasi separata dall'Italia, e paga sempre imposte di danaro e di sangue senza compenso. Essa debbe aver parte tanto alle entrate, come alle spese dello Stato in giusto contraccambio; perciò io faccio un vivo eccitamento all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè presenti una legge per autorizzare le spese mancanti al compimento di questa strada nazionale, e perchè si possa, fin dal prossimo bilancio 1868, portare la somma occorrente per gli ultimi lavori della medesima.

**GIOVANOLA**, ministro pei lavori pubblici. Non esito a dichiarare che il compimento della strada del Piccolo San Bernardo forma oggetto de'miei più vivi desiderii; ma, come l'onorevole deputato Paris riconosce, essendo stata esaurita la intera somma, assegnata al primo tronco che trascorre dall'abitato di Pré-Saint-Didier alla Thuille, pel quale dalle precedenti leggi era stata assegnata la somma di circa lire 760,000, occorre una nuova legge che decreti l'imposizione a carico dei futuri bilanci della somma di lire 900,000, necessaria per la costruzione dell'ultimo tronco dalla Thuille al confine francese.

Io non posso all'istante prendere l'impegno di presentare il disegno di tale legge, per modo che abbia a stanziarsi una congrua somma nel bilancio del 1868, perchè deggio prima studiare se, a fronte di altri più urgenti impegni, ed in ispecie di quello dipendente dalla risoluzione votata dalla Camera in ordine alle strade del continente meridionale, e dopo visti i mezzi che nella discussione delle leggi di finanze la Camera sarà per accordare al Governo, si potrà trovare sull'esercizio del 1868 il modo di dare esecuzione a queste opere.

Non m'è consentito pertanto che di promettere di studiare il modo di riuscire nel complemento della strada in discorso, il che farò colla massima diligenza e

sollecitudine per appagare, per quanto è possibile, le legittime esigenze di quelle interessanti popolazioni.

**PARIS**. Prendo atto delle dichiarazioni del signor ministro, e spero che egli vorrà il più presto possibile accondiscendere alle istanze da me fatte.

**PRESIDENTE**. La Commissione propone l'abolizione del capitolo 100...

**D'AYALA**. Domando di parlare sul capitolo 59.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare.

**D'AYALA**. Rigido ed oculato osservatore delle leggi anche nella forma, perchè la forma chiude l'adito agli arbitrii, io credo che questo capitolo 59 non è compilato secondo la mente del legislatore, imperocchè la legge del 13 maggio 1866, n° 2906, dice così all'articolo secondo: « Tale spesa per lire 87,000 sarà iscritta in apposito capitolo da istituirsi nel bilancio 1866 dei lavori pubblici col numero 64 bis sotto la denominazione, » noti bene la Camera, « sotto la denominazione *Strada nazionale sannitica, riparazioni e rettificazione di due tratti in provincia di Campobasso*, e per le altre lire 45,000 nel corrispondente capitolo del bilancio 1867. »

Il titolo adunque che noi colla legge del 13 maggio 1866 abbiamo imposto al Ministero non è il capitolo che io leggo nel bilancio; e tanto più mi addoloro sempre di queste violazioni della forma della legge, inquantochè in tutta la compilazione io trovo mal corrisposto il pensiero del ministro dai suoi sottoposti e specialmente da quelli cui è affidata la preparazione dei bilanci. Veda la Camera a quanta leggerezza si arriva! neppure una somma si vuol fare! In questo capitolo 59, alla parte delle annotazioni, si dice che per la legge del 17 maggio 1866 l'autorizzazione della spesa di lire 134,000 è riportata per lire 87,000 nel bilancio del 1866, e per lire 45,000 nel bilancio del 1867! Secondo il compilatore del bilancio la somma di 87 e 45 fa 134 e non 132.

Ora aggiungo, per render sempre più chiara questa negligenza nella compilazione dei bilanci, che se dalla pagina 82 torniamo alla pagina 31, dov'è il suntuo e l'elenco di queste partite le quali sono particolareggiate, la leggerezza arriva fino al punto che quest'articolo 59 s'intitola *Strada sannitica da Termini a Maddaloni*.

Intendo io bene che sono errori tipografici, ma nel bilancio non vi dovrebbero essere errori tipografici (*Oh!*), o almeno dovrebbe esservi annessa l'*errata-corrige*; e se il tempo mi bastasse, la mia *errata-corrige* sarebbe forse più ampia, più voluminosa del volume del bilancio. (*Si ride*)

**PRESIDENTE**. La Commissione propone che sia soppresso l'articolo 100 relativo alla costruzione, col concorso del comune, del porto di Bosa.

**VALERIO**, relatore. Questa soppressione o, meglio, sospensione di spesa ha per sola ragione cotesta che

i lavori del porto di Bosa non progredirono tanto da assorbire gli stanziamenti già fatti.

La stagione attuale è tale che fino alla fine dell'anno non è più possibile di lavorare nel porto di Bosa; quindi la Commissione ha proposto di ritirare questa somma da riportarsi poi al bilancio 1868, non come un'economia, ma come un puro trasporto di spesa, per non lasciarla inutilmente figurare nel bilancio.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. In seguito alle cose dette dall'onorevole relatore, il quale ha con tanto studio scrutato il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, sono in debito di annunciare il motivo per il quale i lavori sono rimasti in sospenso. Il motivo non è imputabile all'amministrazione; e se i lavori non poterono essere intrapresi, ciò avvenne perchè morì per una fortuna di mare, nello stesso porto di Bosa, l'imprendario che li aveva in appalto, appunto nel momento in cui doveva incominciarli, e perirono con lui anche gli ufficiali tecnici, che dovevano dirigerli. Il contratto perciò rimane sciolto in virtù del Codice civile, ed ora l'amministrazione deve farne un nuovo. Non fu quindi per trascuranza da parte dell'amministrazione se l'opera non ha avuto il suo principio; debbesi invece attribuire all'avvenuto.

**PRESIDENTE**. Dunque concordano Commissione e Ministero. E quanto al capitolo 102 sono concordi il Ministero e la Commissione?

**VALERIO**, *relatore*. L'ha proposto il Ministero, e la Commissione accetta.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Il ministro non ha fatta proposta, egli aspettava di essere chiamato in seno della Commissione per esporre le sue intenzioni, ma ciò non essendo avvenuto, io non ho ancora avuto campo di manifestare la mia idea. Osservo però che non mi pare che al capitolo 102 ci sia proposta di soppressione, v'è ai capitoli 109 e 110.

**VALERIO**, *relatore*. C'è prima al capitolo 102.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Domando un momento per verificare la cosa.

**PRESIDENTE**. Intanto potrebbe parlare l'onorevole relatore

**VALERIO**, *relatore*. L'inclinazione che dimostra il ministro a lagnarsi sempre della Commissione, a trovare che tutto ciò che fa la Commissione non sia precisissimo, gli ha fatto dimenticare che il Ministero, oltre il bilancio, ha proposto due appendici, una che si chiama *Appendice*, l'altra che si chiama *Nota di variazioni*. Nella *Nota di variazioni* che ho sott'occhio, a pagina 22 il ministro propone egli stesso di levare dal bilancio 1867 questa somma. Eccone le ragioni stampate in nota marginale alla sua proposta:

« Si sperava mediante, ecc., di dare straordinario sviluppo alle opere del prolungamento del molo di Ancona, ma a quel divisamento ostando circostanze di località insuperabili, sarà forza contenere, ecc.; epperò le lire 500 mila di residui basteranno, ecc. »

Spero che basti questo alla Camera ed al signor ministro per stabilire lo stato preciso delle cose, come è, e come fu narrato dalla Commissione. La quale se fu diligente nello esaminare il bilancio dei lavori pubblici (sia detto una volta per tutte), non ha fatto che il proprio dovere; e nessuno (*Con forza*) nè il ministro, nè la Camera, nè il paese, ha diritto di rimproverarla di averlo fatto. (*Bene!*)

**PRESIDENTE**. Sul capitolo 107 relativo al prolungamento del molo militare nel porto di Napoli, l'onorevole Nisco ha domandato di fare alcune osservazioni.

**NISCO**. Precisamente sul porto di Napoli io ho domandato d'interpellare il signor ministro; ma mi sembra che a quest'ora, non essendovi quasi più Camera...

*Voci*. La Camera c'è.

**NISCO**. C'è, perchè ci stiamo.

**ASPRONI**. Signor presidente, domando la parola per una mozione d'ordine.

Siccome la questione che intende trattare l'onorevole Nisco, è molto grave, se il signor presidente mi concede la parola, io direi poche cose sul porto di Terranova.

**PRESIDENTE**. Io ho dato la parola all'onorevole Nisco: se egli gliela cede, parli pure.

**NISCO**. Accetto che l'onorevole Asproni parli prima; io svolgerò dopo la mia interpellanza.

**DI SAN DONATO**. L'onorevole Asproni parla sul porto di Terranova.

*Voci*. Come c'entra Terranova?

**NISCO**. Non ho capito di che cosa si tratta.

**PRESIDENTE**. L'onorevole Asproni si propone di parlare sul porto di Terranova, e l'onorevole Nisco intende di parlare del prolungamento del molo militare nel porto di Napoli.

La parola spetta all'onorevole Nisco, ma se vuole cederla è nel suo diritto.

**DI SAN DONATO**. Perdoni, onorevole presidente. Il deputato Asproni dice che ha da parlare sul porto di Terranova; ora si tratta del porto di Napoli. Se non si vuole discutere sul porto di Napoli, sarà bene che parli l'onorevole Asproni, ma in questo caso rimanderemo la discussione sul porto di Napoli a domani.

**NISCO**. Se il signor presidente vuole rimandare a domani la discussione sul porto di Napoli, io sono disposto a lasciar parlare l'onorevole Asproni sul porto di Terranova; altrimenti parlo io.

*Voci*. Parli! parli!

**PRESIDENTE**. La parola spetta all'onorevole Nisco, se la Camera vuole che egli parli adesso.

(*Il deputato Nisco è in piedi per parlare.*)

**RANIERI**. Domando la parola per una mozione d'ordine. (*Rumori*)

**PRESIDENTE**. Quando ho dato la parola ad un deputato, non posso darla ad un altro.

**RANIERI**. Io la domando per una mozione d'ordine. (*Rumori*)

**PRESIDENTE.** Ho inteso che l'ha domandata per una mozione d'ordine; ma ripeto che quando ho data la parola ad uno, vengano cento a domandarla per cento ragioni, non la posso loro dare. Il chiedere la parola per una mozione d'ordine, non dà diritto di togliere la parola a chi l'ha.

**RANIERI.** A me pare che del porto di Napoli non si debba parlare alle ore 6. (*Rumori*)

**DI SAN DONATO.** Che importa l'ora?

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole Nisco.

**NISCO.** Poichè il signor presidente e la Camera lo vogliono, parlerò; ma ricorderò che pur troppo questa è una questione molto importante.

**VALERIO, relatore.** Siamo qui appunto per le questioni importanti.

**NISCO.** Nel leggere il capitolo 107 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, mi sono molto meravigliato nel vedere ridotta a 26,000 lire la somma stabilita pei lavori del porto di Napoli.

S'io volessi fare un appello ai sentimenti della Camera e non alla ragione, mi basterebbe contrapporre a questo capitolo del bilancio una semplicissima descrizione del naufragio avvenuto nel porto di Napoli nel gennaio ultimo, appunto perchè non furono eseguiti quei lavori che il Governo della dinastia che cadeva, ed il Governo della dinastia che le succedeva in nome d'Italia, dichiararono indispensabili, sia sotto l'aspetto del commercio, sia sotto l'aspetto dell'umanità e della giustizia.

Non mi tratterò su questo argomento, per tralasciare la parte sentimentale. Pregherò la Camera a ricordarsi dei suoi precedenti, e quindi a voler disporre che ciò che è stato stabilito per legge sia completamente eseguito. Mi basterà accennare per epitome il principio della relazione dell'onorevole Depretis per la legge che provvisoriamente fissava 3,200,000 lire pel porto di Napoli, a fine di dimostrare l'importanza non solo di quest'opera, ma la urgente necessità della medesima, nonchè lo scopo della legge nello stanziare una tal somma.

Infatti l'onorevole Depretis dopo di aver descritto come la città di Napoli, popolarissimo centro di popolazione e punto importantissimo commerciale nel Mediterraneo, non ha che un piccolo porto senza cantieri, senza bacini, senza magazzini e senza *docks*, passa a narrare gli studi fatti dalla Commissione nominata nel 1860 dal Governo borbonico, da quella prescelta nel 1861 dal Governo luogotenenziale, ed in fine dalla Commissione così detta di Genera e dall'ingegnere Fiocca.

Dopo cotesta narrazione preliminare l'onorevole Depretis narra che, secondo tali progetti di arte questi lavori portavano la spesa di 45 milioni; che fra i diversi progetti vi era una grande discrepanza, però che una sola cosa vi era di certo, ed era il prolungamento del molo orientale. Così egli venne alla proposta di

stanziare 3,200,000 lire da doversi spendere nel 1862, 1863, 1864 per la costruzione del molo orientale, e di presentare poi in questo periodo, e prima che fosse decorso, un progetto definitivo con la domanda delle somme necessarie per definitivamente dare a Napoli un porto conforme all'importanza di quella città ed anche del suo commercio.

I lavori andarono lentamente nel 1862. Si fece poco nel 1863 e 1864, ed invece di lavorare molto, si discusse e disputò moltissimo fra l'appaltatore ed il personale del Genio civile incaricato di regolare codesti lavori. Nel 1865 il generale Menabrea essendo andato in Napoli, conobbe, da quell'eminente uomo che egli è, la necessità di dover provvedere immediatamente al prolungamento del molo militare, altrimenti l'opera del molo orientale senza prolungare il militare, anzichè stabilire la sicurezza del porto di Napoli, era d'ignara a determinare la corrente che portava nel porto medesimo quella risacca che ha prodotto i gravi danni che noi deploriamo in oggi.

Allora adunque fu stabilito che il molo militare si dovesse prolungare di 700 metri, e poichè non erasi spesa, tra il malvolere, i pettegolezzi personali e l'inerzia, la somma di 3 milioni e 200 mila lire, si determinò con reale decreto, convertito poscia in legge, di prendere da tal somma provvisoriamente quella necessaria per cominciare i lavori del prolungamento del molo militare o molo di San Vincenzo, con la espressa prescrizione di dover poi determinare in seguito quanti dovessero essere questi lavori, e quanta la relativa spesa.

Così i lavori furono cominciati al molo militare, ma appena di 242 metri è stato questo molo prolungato; resta a prolungarsi per oltre 468 metri, e la somma presunta di definitiva costruzione è di circa 5 milioni, calcolandosi per 12,000 lire al metro. Intanto, anzichè condurre a termine con premura questi lavori, anzichè essere stimolati dal danno avvenuto nel porto di Napoli, precisamente perchè cotesto molo di San Vincenzo non era stato prolungato, dalla perdita di 32 navi che furono gettate sul lido collo scheletro della loro armatura, noi abbiamo veduto che il ministro dei lavori pubblici riduceva a 126,000 lire la somma da spendersi in quel porto.

Io, che prima di proporre l'interpellanza ho voluto informarmi della condizione vera e reale dei lavori, ho saputo che vi è un residuo di circa 300,000 lire del passato anno, le quali potrebbero essere spese in questo; che però se vi fosse una somma almeno di un milione da spendere si potrebbero portare i lavori, non dico a compimento, ma a quel punto in cui il porto di Napoli sarebbe in condizione meno pericolosa di quella in cui presentemente si trova.

Qui, signori, non si tratta di dare a Napoli un beneficio, non si tratta di assicurare a Napoli il suo porto che pure ha diritto di avere, si tratta di assicurare il

commercio e l'umanità che non saranno più esposti a quei pericoli a cui esposti furono nel gennaio ultimo.

Noi abbiamo avuto nel porto di Napoli uno di quei naufragi che oggidì non avvengono più neppure sulle coste d'Africa, perchè non si trova in nessun paese civile, e tenuto da gente civile un porto nelle condizioni in cui è ora quello di Napoli.

Nè qui basta. Il Ministero dei lavori pubblici che non ha compiuto ciò che stabiliva la legge nello spendere i milioni destinati a tale opera, non ha neppure provveduto alla compilazione degli studi.

Noi non abbiamo finora, e credo che il ministro non mi possa smentire, quantunque vorrei che lo potesse, noi non abbiamo ancora un progetto definitivo del porto di Napoli. Noi non abbiamo nessuna trattativa, nessun patto, nessuna iniziativa del Governo per vedere come in quel porto si possano stabilire i magazzini generali, i bacini ed infine tutto ciò che è necessario affinchè veramente si possa dire che vi sia in Napoli un porto.

Quindi per queste considerazioni che non hanno bisogno di nessun'arte oratoria per essere da tutti con benevolenza accolte, io, non volendo ad ora già troppo inoltrata molestar la Camera con parole, mi limito a presentare alla Presidenza un mio ordine del giorno firmato da molti miei colleghi. Prego l'onorevole signor presidente a darne lettura.

Quest'ordine del giorno porta in primo luogo l'aumento nel capitolo 107 pel porto di Napoli di altre 500,000 lire.

Io ripeto, che prima di stabilire questa somma di altre 500,000 lire per cotali lavori, ho avuto la cura di domandare agli uomini d'arte, agl'ingegneri del Governo stesso, se fosse necessaria, se si potesse utilmente spendere oltre quelle stanziare ed i residui, e se grandi vantaggi di sicurezza deriverebbero da siffatta maggiore spesa.

In secondo luogo con quest'ordine del giorno noi invitiamo il Governo a presentare nel corso di questo anno il progetto definitivo del porto di Napoli, nonchè a presentare un progetto per tutti i lavori necessari, affinchè veramente si possa dire che in Napoli vi sia un porto, quale il promettevano il Governo che fuggiva e quello che la Dio mercè entrava.

Mi riservo riprendere la parola dopo la risposta del signor ministro.

**PRESIDENTE.** Si dà lettura dell'ordine del giorno inviato al banco della Presidenza dall'onorevole deputato Nisco firmato da molti deputati:

« La Camera considerando che la riduzione a lire 126,000 portata dall'articolo 107 del bilancio pei lavori del porto di Napoli, produce gran danno alle opere già cominciate e non completate, e fa perdurare, peggiorando, la condizione del porto, disastrosa pel commercio in generale e per quello di Napoli in particolare;

« Considerando che la somma di 3,200,000 lire fu provvisoriamente assegnata pei lavori del molo o diga orientale in attenzione di un progetto definitivo col relativo schema di legge;

« Considerando che nel corso dei lavori fu trovato indispensabile il prolungamento del molo militare, e si ordinò prelevare provvisoriamente la spesa dalla somma già stabilita pel molo orientale:

« Stanzia nel capitolo 107 lire 626,000 pel proseguimento de' lavori in quest'anno del porto di Napoli, ed invita il Ministero :

« 1° A presentare entro il corrente anno il progetto definitivo del prolungamento del molo militare o di San Vincenzo con lo schema di legge relativo;

« 2° A presentare pure completa proposta di legge circa il porto suddetto;

« 3° A provvedere per la costruzione dei *docks*, bacini ed altre opere annesse all'impianto di un porto mercantile. »

Sono firmati gli onorevoli deputati: Nisco, Masci, Capone, Cortese, Pelagalli, Bellelli, Massari Giuseppe, Raffaele, Nicotera, Lovito, Sprovieri, Martire, Marolda-Petilli, Volpe, Muzi, Ranieri, D'Ayala, Còrapi, Marincola, Catucci, Minervini, Abignenti, Giunti, D'Amico, Muti, Toscano, Asproni, Cannella, Andreotti, Cimino, Mauro, Marsico, Curzio, Tozzoli, Del Zio, San Donato, Lazzaro, Di Blasio, Rega, Melchiorre, Farina, Amaduri, Cicarelli, Conti, Salvago, Pieri, Giusino, Galati, Rossi, Prauss, Fonseca, Di Campello e Civinini.

**GIOVANOLA**, ministro *pei lavori pubblici*. Domando che si rimandi a lunedì la discussione di questa proposta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Lazzaro invia al banco della Presidenza la seguente proposta:

« Il sottoscritto propone che, sospendendosi la convocazione degli uffici, la Camera cominci le sue tornate al mezzogiorno preciso. »

Invito l'onorevole Lazzaro ad esporre le ragioni su cui fonda la sua proposta.

**LAZZARO.** Le ragioni sono semplicissime, e mi sembra che tutti le conoscano.

Io ho creduto trovare un mezzo che ci facesse procedere più avanti nelle nostre discussioni. Gli uffici mi pare che, esaurita la discussione sulla legge per la liquidazione dell'asse ecclesiastico, per ora non abbiano più ragione di essere; per conseguenza noi possiamo profittare di quelle ore che una volta erano dedicate agli uffici. Io avrei proposto di fare due sedute al giorno, ma abbiamo già sperimentato che non se ne otteneva nulla, mentre all'incontro, cominciando le nostre sedute al mezzogiorno abbiamo provato più volte che si procede molto innanzi nei nostri lavori.

**DI SAN DONATO.** Domando la parola.

**LAZZARO.** Io faccio questa proposta disposto a ritirarla quando essa potesse dar luogo a discussione,

perchè mio intendimento è solo di accelerare i lavori della Camera.

**PESCIOTTO**, *ministro per la marineria*. Avendo detto l'onorevole Lazzaro che gli uffizi non avevano più ragione di sussistere, sento essere mio debito di far osservare alla Camera che, oltre al progetto sulla liquidazione dell'asse ecclesiastico, la Camera ne ha dichiarato d'urgenza due altri relativi al Ministero che io ho l'onore di reggere, uno dei quali è quello per cui da noi si tende a mettere in posizione di riforma o riposo gli uffizi che, avendo servito il Governo austriaco nel 1848 e 1849, e avendo rinunciato a quel servizio per servire la causa italiana, si trovano tuttora privi di qualunque mezzo di sussistenza; l'altro riguarda lavori importanti da farsi all'arsenale di Venezia.

Credo abbastanza di per sè dimostrate, senza che qui mi faccia a ripeterle, le ragioni di urgenza che militano almeno per queste due leggi, oltre quelle che la Camera ha riconosciute d'urgenza per altre leggi di altri Ministeri. È necessario quindi che gli uffizi continuino a lavorare.

Circa l'altra parte della proposta, mi permetterò di osservare all'onorevole Lazzaro che nella discussione dei bilanci è una faccenda molto seria per un povero ministro il dare per sei ore continue risposte a tutti gli onorevoli deputati che muovono interpellanze o che sollevano difficoltà sui capitoli del bilancio stesso, essendo per conseguenza obbligato a parlare almeno la metà di queste sei ore. Non tutti credo che abbiano il fisico adatto per sopportare questa fatica.

**LAZZARO**. Quando io ho detto che gli uffizi mi pareva non avessero ragione di esistere, io mi partiva dal fatto; e il fatto è questo: che in quasi tutti i paesi, ai primi di luglio è difficilissimo che la Camera sieda. Io desidero che si protragga fino ai 30 di luglio. È vero che qualche volta ciò è avvenuto a Torino, dove si è tenuta aperta la Camera fino a luglio, ed anche al principio di agosto, ma credo sia difficilissimo il farlo qui per la diversità del clima...

*Voci*. È vero! è vero!

**LAZZARO**. Siccome credo che parecchi dei miei colleghi pensino, al pari di me, che per i primi di luglio o pel 30 di luglio al più tardi noi non saremo più qui, e ritengo che in tutto questo mese i bilanci debbano essere discussi, io diceva che gli uffizi non hanno ragione di essere, imperocchè i progetti che vi potessero essere discussi, rimarranno certamente giacenti.

Per conseguenza, tuttochè io avessi la migliore intenzione che i progetti di legge dell'onorevole ministro venissero in discussione, io credo però soprattutto necessario che noi discutiamo i bilanci e il progetto di legge sulla liquidazione dell'asse ecclesiastico. Se avanza tempo, l'onorevole presidente convocherà gli uffizi ed allora si discuteranno i progetti di legge, di cui ha parlato l'onorevole ministro per la marina. Ma per

ora, ripeto, desidererei che la Camera stabilisse di non convocare più gli uffizi, e di cominciare le sue tornate a mezzogiorno.

Io credo che tutti gli onorevoli miei colleghi vedendosi così inesorabilmente incalzati dal tempo e dalla voce del proprio dovere, troveranno un modo onde abbreviare la discussione dei bilanci; perchè io credo che sarebbe un giorno molto fatale quello in cui il Ministero per colpa della Camera venisse a presentarci un nuovo progetto di esercizio provvisorio del bilancio.

Per conseguenza pesando su noi questa responsabilità, dobbiamo provare che sappiamo impiegare il tempo; ed io spero che la mia mozione non verrà respinta. Ma se lo fosse, io confido che altri ne presenterà una migliore.

**PRESIDENTE**. Il deputato Nicotera ha facoltà di parlare per fare una dichiarazione.

**NICOTERA**. Sembrandomi impossibile che avesse potuto nascere un errore così grave da parte del ministro o da parte di chi lo informava riguardo la strada di cui poco fa si parlava, tanto da asserire che trovasi aperta al pubblico servizio, ho voluto riscontrare la cosa, e mi sono accorto che è nato un equivoco di cui è bene che la Camera sia informata.

Quando il ministro ha detto che la strada era aperta al pubblico servizio, io riteneva che si parlasse della strada da Soveria all'Amato per Nicastro, ponte sull'Amato, ecc. ecc.

Ed ho detto che trattandosi del mio paese doveva saperlo. Ebbene questa strada realmente non solo non è aperta al pubblico servizio, ma non è neppure tracciata. Il ministro però non parlava di questa strada, il ministro invece parlava della strada dall'Augitola a Soverato.

Ora realmente la strada dall'Augitola a Soverato è aperta al pubblico servizio.

Per non rimanere dunque nell'equivoco, ho creduto mio dovere di dichiarare quest'errore di nome.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*. Io ringrazio l'onorevole Nicotera della sua lealtà per avere data questa spiegazione, e per non aver lasciata la Camera sotto una cattiva impressione.

Devo però notare che io non ho preso equivoco di sorta...

**NICOTERA**. L'ho preso io.

**GIOVANOLA**, *ministro pei lavori pubblici*...perchè effettivamente tutto il discorso dell'onorevole Marincola riguardava la strada dall'Augitola a Soverato.

**PRESIDENTE**. L'onorevole Di San Donato ha facoltà di parlare.

**DI SAN DONATO**. È inutile che io parli, poichè non siamo più in numero, e quindi non si potrà venire ad una votazione.

**PRESIDENTE**. L'onorevole guardasigilli ha facoltà di parlare.

**PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.**

**TECCHIO**, *ministro guardasigilli*. Presento alla Camera un progetto di legge per lo scioglimento dei vincoli feudali nelle provincie venete e di Mantova. (V. *Stampato n° 92*)

Debbo dichiarare alla Camera che nella materia di cui tratta questo progetto di legge io sono personalmente implicato per ragioni di famiglia, e che perciò ho creduto mio debito di provocare la nomina di un commissario del Re, il quale verrà a sostenerne la discussione.

Anch'io, comunque per minima parte, mi trovo tra il novero dei feudatari. (*Movimenti*)

**PRESIDENTE**. Si dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto.

**RIGHI**. Domando di parlare.

**PRESIDENTE**. Ha facoltà di parlare.

**RIGHI**. L'interpellanza che era stata annunciata ieri, e che gli onorevoli Pasqualigo, Morelli Giovanni Battista ed io desideravamo di rivolgere all'onorevole guardasigilli, era diretta precisamente a far sì che il

Governo prendesse dei provvedimenti relativamente alla materia dei vincoli feudali nelle provincie venete. Siccome il progetto di legge ora presentato dall'onorevole guardasigilli riflette appunto questa materia, ritiro la domanda d'interpellanza, pregando l'onorevole presidente a volermi poi dare la parola quando verrà in discussione quel progetto di legge.

La seduta è levata alle ore 6.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì:*

1° Verificazione di poteri.

2° Interpellanza del deputato Botta al ministro della marina, sull'istituzione della Cassa degli invalidi della marina mercantile.

3° Interpellanza del deputato Corte al ministro della guerra, intorno al congedo degli individui di bassa forza, non esclusi i bass'ufficiali, di statura inferiore a metri 1 56.

4° Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1867.

5° Discussione del progetto di legge intorno all'esecuzione delle sentenze dei conciliatori.