

TORNATA DEL 21 FEBBRAIO 1868

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE LANZA

SOMMARIO. *Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1868 — Istanze e osservazioni del deputato Del Zio sul capitolo 61; del deputato Marolda-Petilli sul 62bis; dei deputati Minghetti, Cancellieri (che fa una proposta), Maiorana-Calatabiano, Crispi, Cadolini e Sella sul 64°, Compimento della rete stradale di Sicilia; dei deputati Nicotera, Musolino, Marincola e Cadolini sul 90, Porto di Santo Venere; risposte e spiegazioni diverse del ministro e del relatore Valerio — Sospensione — Sollecitazioni e richiami dei deputati Miceli, Nicotera, D'Ondes-Reggio Vito e Marincola sui capitoli 98 e 99, relativi alla costruzione di ferrovie nelle provincie meridionali — Spiegazioni del ministro dei lavori pubblici — Proposizione d'ordine del deputato Cadolini, appoggiata dal deputato Depretis, combattuta dal deputato Melchiorre, e approvata — Altre istanze del deputato Brunetti intorno alla costruzione in corso di altra ferrovia e risposta del ministro — Sul capitolo per la ferrovia ligure il deputato La Porta fa richiami, e il relatore dà spiegazioni — Tutti i capitoli sono approvati. = Relazione del deputato Sella, e approvazione degli articoli del disegno di legge per l'approvazione del bilancio passivo. = Domanda del deputato Bonfadini, e spiegazioni del deputato Cersi circa lo stato dei lavori sui progetti d'imposta — Osservazioni del presidente e dei deputati Cadolini, Lazzaro e Macchi — Deliberazione sulle relazioni diverse da presentare — Presentazione di quella sul progetto per tassa sulla macinatura — Domanda del deputato Mussi sui bilanci, e dichiarazione del ministro delle finanze — Istanza del deputato Lazzaro sull'ordine del giorno, oppugnata dal presidente e dal deputato Cappellari — Istanza del presidente per un aggiornamento, combattuta dai deputati Nicotera e Lazzaro — È ammessa, e le sedute sono aggiornate fino al 2 marzo — Votazione ed approvazione dello schema di legge pel bilancio passivo.*

La seduta è aperta alle ore 9 antimeridiane.

BERTEA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente.

TENCA, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

11,972. La Giunta municipale di Fanano, circondario di Pavullo, provincia di Modena, rivolge istanza diretta ad ottenere la destinazione, in quel capoluogo di mandamento, di una stazione de' reali carabinieri per la quale il comune offre il gratuito locale.

11,973. Il capitolo dei canonici nella cattedrale di Feltre, provincia di Belluno, reclama contro l'applicazione delle disposizioni del regio decreto 4 novembre 1866, numero 2346, per la liquidazione del valore del suo asse immobiliare, come prebenda canonica e massa comune capitolare.

(Si procede all'appello nominale, il quale indi è interrotto.)

PRESIDENTE. Prego i signori deputati di recarsi ai loro posti.

Pongo ai voti il processo verbale.

(È approvato.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PASSIVO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1868.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio passivo dei lavori pubblici pel 1868.

Prego nuovamente i signori deputati di non rimanere nell'emiciclo.

Prego l'onorevole Maurogònato e l'onorevole Protasi a recarsi al loro posto. È singolare! Vogliono dunque costringermi a cominciare la seduta facendo richiami all'ordine?

Nella seduta di ieri si è votato il capitolo 51.

Ora debbe venire in discussione il capitolo 52, *Sistemazione tra il ponte sulla Dora e la casa Borgonovo ad Ivrea (Torino) della strada nazionale da Alessandria al gran San Bernardo - numero IX classifica - (Spesa ripartita)*, proposto in lire 25,500.

Se nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato.)

Capitolo 53, *Ricostruzione di muri e parapetti lungo la strada nazionale da Spezia a Cremona - numero*

XXII classifica (Parma) - (Spesa non ripartita), lire 16,000.

Questa somma è soppressa dalla Commissione d'accordo col Ministero.

Capitolo 54, *Ricostruzione della strada nazionale - numero XXVII - da Firenze a Forlì presso la rupe Pantera (Firenze)* - (Spesa non ripartita), lire 12,000.

(È approvato.)

Capitolo 55, *Strada alle miniere carbonifere di Montemassi (Grosseto)*, lire 5000.

(È approvato.)

Capitolo 56, *Ricostruzione di un ponte in legno sul torrente Verceja, lungo la strada nazionale dello Spluga - numero II (Sondrio)*, lire 28,000.

(È approvato.)

Capitolo 57, *Completamento della strada provinciale Vitulanense da Montesarchio a Pontelandolfo (Benevento)*, lire 89,250.

La Commissione propone un mutamento non nella cifra, ma nel titolo, vale a dire di intitolare il capitolo: *Annualità per il rateato pagamento all'impresa Tommaso De Rosa del montare liquidato per la costruzione della strada Vitulanese da Montesarchio a Pontelandolfo (Benevento) - Spesa da rimborsarsi dalle provincie interessate*. La somma rimane la stessa, cioè di lire 89,250.

Se non vi è opposizione, si riterrà approvato questo capitolo coll'intitolazione proposta dalla Commissione.

(È approvato.)

(Sono indi ammessi senza discussione i sei capitoli seguenti:)

Capitolo 58, *Compimento del tratto da Montesarchio a Budipetto di metri 12,267 (Teramo) della strada nazionale degli Abruzzi, tratto da Aquila a Teramo per Montorio e Pizzoli - numero XXXI classifica* - (Spesa ripartita), lire 100,000.

Capitolo 58 bis, *Urgenti restauri al tratto di strada nazionale degli Abruzzi, fra le mil. 42 e 44 - numero XXXI (Campobasso)*, lire 21,700.

Capitolo 58 ter, *Costruzione del ponte in ferro sul Pescara lungo la strada nazionale suddetta degli Abruzzi (Aquila)*, lire 11,722.

Capitolo 59, *Rettifica del tratto fra Galdo e Castelluccio di metri 8330 (Potenza) della strada nazionale delle Calabrie da Eboli a Reggio per Cosenza - numero XXXVI classifica* - (Spesa ripartita), lire 20,000.

Capitolo 59 bis, *Completamento del secondo tratto dal fiume Lao a Campotenese per Mormanno (Cosenza) della strada nazionale delle Calabrie da Eboli a Reggio per Cosenza - numero XXXVI* - (Spesa ripartita), lire 13,070.

Capitolo 59 ter, *Strade delle Calabrie da Eboli a Reggio per Cosenza - numero XXVI - riparazioni urgenti al ponte sul Lamato (Catanzaro)*, lire 10,000.

NICOTERA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NICOTERA. In occasione di questo capitolo io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler dichiarare, se egli ha notizia, a qual punto si trovano gli studi della strada da Savoria-Mannetti all'Amato, per Nicastro. Credo che fino a quest'ora si saranno fatti 40 o 50 progetti per quella strada, incominciando dal tempo del Governo borbonico, e ancora non sono stati portati a compimento. Io pregherei l'onorevole ministro a voler dire a qual punto si trovano quegli studi, e quando si potrà sperare di veder messa in esecuzione quella strada che è di un interesse immenso tanto per la provincia di Cosenza quanto per quella di Catanzaro, specialmente se, come si spera, sarà compiuto il porto di Santa Venere.

CATELLI, *ministro pei lavori pubblici*. Veramente in questo momento non sarei in grado di dare una risposta precisa all'onorevole Nicotera; ma prenderò informazioni in proposito.

Gli studi sono molti; però, come non li ho al momento tutti presenti, mi riservo di dargli nella seduta pomeridiana la risposta, qualora egli la desideri.

PRESIDENTE. Se non ci sono osservazioni in contrario, s'intenderà approvato il capitolo 59 ter in lire 10,000.

(È approvato.)

Capitolo 60, *Sistemazione del tratto da Villa San Giovanni a Reggio, di chilometri 12, e costruzione dei ponti sul Favazzina e sul Petrace (Reggio Calabria), lungo la strada suddetta* (Spesa ripartita), lire 60,000.

(È approvato.)

Capitolo 61, *Traversa da Valva a Bisaccia fra le provincie di Avellino e Foggia*, lire 30,000.

DEL ZIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEL ZIO. La Camera certamente non avrà obliato la discussione fatta l'anno scorso sulla proposta dell'onorevole Tozzoli, sottoscritta da me e da molti altri deputati.

In seguito ad essa la Camera venne nella deliberazione di stanziare nel bilancio dei lavori pubblici del 1867 un fondo di lire 30,000 per la manutenzione della strada da Valva a Bisaccia traverso i territori dei Principati e della Basilicata.

In quella discussione il mio amico onorevole deputato Tozzoli fece la storia della strada in parola; dimostrò come essa in origine, costruita dallo Stato per autorizzazione della legge del 31 luglio 1862, venisse a costare all'erario due milioni circa, e come più tardi, a torto, fosse messa in non cale, dopochè si prese la funesta deliberazione di non approvare definitivamente la ferrovia di Conza, che doveva unire la rete ferroviaria del Tirreno a quella dell'Adriatico, e rendere commercialmente più operose e più felici tutte le provincie intermedie.

Allora, in conseguenza, l'onorevole Tozzoli fece vedere come fosse supremamente importante di conser-

varla in buono stato e renderla presto all'uso del pubblico commercio.

La sua proposta si concluse con un invito al Governo, col quale si pregava il ministro dei lavori pubblici a prendere il positivo impegno d'iscrivere nel bilancio del 1867 la somma anzidetta di 30,000 lire, e di spenderla prontamente, cioè prima che fosse sopravvenuto il novello inverno. Anzi ricordo essersi pure osservato dal proponente, che se un altro inverno fosse trascorso, probabilmente la somma che la Camera era invitata a stanziare non sarebbe stata più sufficiente, e doversi per tal modo incontrare la necessità di stanziarne il doppio o il quadruplo, o di abbracciare il partito odioso di abbandonare del tutto la strada.

Signori, quest'ordine della Camera, come tanti e tanti altri che abbiamo avuto il dolore di vedere non eseguiti dal Ministero, seguì la sorte degli altri, e venne messo in oblio, cosicchè vedo ora che soltanto nel bilancio del 1868 viene stanziata una somma che avrebbe dovuto essere consumata nel bilancio passato.

Nulladimeno, comechè ormai giustamente abituato ai dubbi, io voglio pure sperare che il signor ministro questa volta non farà solamente figurare in cifra la somma stanziata, ma che vorrà definitivamente spenderla, e ne domando per conseguenza formalmente la sua parola.

Approfitto pure di questa discussione per pregare simultaneamente il signor ministro a portare ancora la sua attenzione sopra altre promesse fatte dall'onorevole Giovanola alla provincia ed al collegio che ho l'onore di rappresentare. Gli raccomando specialmente i lavori e gli studi che si riferiscono al tratto di strada il quale deve congiungere la Basilicata alla ferrovia che da Foggia è protratta attualmente fino a Candela; tratto di strada che, quando venisse eseguito, o coi mezzi del tracciato ordinario, o colle linee di ferro, produrrebbe al centro dell'antico regno, all'intera Basilicata l'incalcolabile beneficio di porla in comunione colla ferrovia delle Puglie, e quindi con tutto il sistema della nuova viabilità dell'Italia e dell'Europa occidentale. Il detto tronco di strada inoltre non è che di dieci chilometri in semplice piano e di costruzione facilissima.

E con ciò, conchiudendo il mio dire, limito le osservazioni su questo capitolo ai due punti summentovati, che raccomando vivamente all'attenzione dell'onorevole signor ministro.

VALERIO, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Su questo capitolo?

VALERIO, relatore. Su questo capitolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VALERIO, relatore. L'anno scorso la Camera si ebbe ad occupare di questa strada che era quella stessa che era stata ordinata, credo, sotto il Ministero Peruzzi, quando si credeva di fare la traversa di Conza per la strada ferrata, ed era diretta allo scopo di far sì che,

mentre duravano i lavori della galleria di Conza, si avesse una buona strada ordinaria per valicare gli Appennini.

L'anno scorso l'onorevole Del Zio ed altri deputati muovevano domanda rispetto a questa strada, perchè, non essendo nè nazionale, nè provinciale, nè comunale, e che aveva costato un'ingente somma (perchè credo che sia riuscita a superare le 55,000 lire di spesa per chilometro), non andasse malamente perduta; e demandavano alla vostra Commissione ed al Ministero che la si scrivesse fra le strade nazionali. La vostra Commissione non poteva aderire a questa domanda; tuttavia sottoponeva alla Camera lo stato delle cose perchè essa prendesse una decisione.

La decisione che, secondo l'avviso della Commissione, si sarebbe dovuto prendere, era quella di esaminare la cosa, e quindi il ministro venisse con una deliberazione apposita alla Camera. Ma insistendo gli onorevoli deputati, ed accettando il ministro, si venne ad un partito che io credo sia stato il peggiore che si potesse prendere: quello d'iscrivere una cifra in bilancio, riservandosi in futuro a vedere, ad esaminare ed a studiare.

Questa cifra s'iscrisse in 30,000 lire, mentre che, dalle osservazioni che avevamo, sapevamo che non bastavano 200,000 lire a mettere quella strada nelle condizioni di viabilità, perchè era guasta specialmente ai due estremi. Ecco come stanno le cose precise.

Io non credo che sia precisamente esatto quanto ha detto l'onorevole Del Zio, cioè che il ministro si assumesse di spendere quelle 30,000 lire nell'anno. L'onorevole Giovanola si è assunto lì per lì un impegno del quale non aveva modo di rendersi conto. Ha iscritto 30,000 lire, mentre veramente sapevamo che 200,000 non sarebbero bastate a mettere quella strada in buono stato di servizio. Ora, che cosa c'è da fare, e che cosa è indicato nello stesso progetto di bilancio che abbiamo sotto gli occhi?

Noi troviamo nel progetto di bilancio apposta a questo nuovo capitolo l'annotazione, che per questa strada si riserva il Governo di presentare un progetto di legge per la definitiva classificazione di questo tronco, e per le altre spese che occorressero secondo i progetti che si stanno compilando.

Or bene, allo stato delle cose non c'è altro da desiderare se non che la compilazione di questi progetti sia affrettata, e che la corrispondente somma sia iscritta; perchè, con tutto il rispetto al voto della Camera, il fatto è che le cose irregolari non riescono; e risulta irregolare l'iscrizione fatta lì per lì l'anno scorso, la quale non ha servito per niente, e non poteva servire a niente.

La Commissione, nell'anno corrente, non ha creduto di proporre la cancellazione in omaggio al voto della Camera; ed essa non può far altro se non che, in risposta alle domande ragionevoli dell'onorevole Del Zio,

pregare che questa cosa si regolarizzi, cercando di avere effettivamente non uno spizzico di danaro per gittar là, e che non serva a niente, ma la somma vera, reale e necessaria per fare quella strada e metterla in condizione di servire.

Io ricorderò alla Camera nuovamente, ed all'onorevole ministro, che questa strada non potrà essere forse dichiarata nazionale, e che messa in buona condizione di servizio dovrà certamente diventare e diventerà una strada provinciale consortile, ed in qualche modo sarà mantenuta col concorso dello Stato o della provincia.

BELZIO. Per quanto gentili sieno state nella forma le repliche dell'onorevole relatore, mio amico, deputato Valerio, esse non mi sottraggono all'obbligo d'insistere ancora sull'argomento che discutiamo.

Bisogna, o signori, distinguere due cose a questo proposito, distinguere, cioè, la questione di principio dalla deliberazione che prese l'anno scorso la Camera, e che si aggira sopra una questione di fatto, cioè sull'obbligo pel Governo di spendere una somma stanziata sul decorso bilancio.

Quanto alla questione di principio, l'onorevole Tozzoli in una discussione che durò quasi un'intera tornata, ed alla quale presero parte molti altri distinti deputati della Camera, provò sino all'evidenza che la traversa da Valva a Bisaccia ha pur troppo tutti quei caratteri che la legge dei lavori pubblici richiede in ogni strada che deve ritenersi nazionale, e che a torto l'onorevole Valerio si ostina a non volerli riconoscere in essa.

Non è quindi su questo primo punto che cade la questione da me sollevata. Esso, nell'anno scorso, fu deciso in favore de' sottoscrittori della proposta, e l'onorevole ministro d'allora riconobbe ed accettò quanto aveva dimostrato l'onorevole Tozzoli.

Resta il secondo punto, voglio dire che le osservazioni poc'anzi da me sottoposte all'onorevole ministro, non potendo riguardare un principio stabilito ed accettato dalla Camera, necessariamente riguardano l'applicazione pratica della proposta, applicazione che ognuno facilmente può rilevare nell'ordine del giorno votato dalla Camera, il quale era così concepito:

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

Quali si sieno per conseguenza le contrarie osservazioni che mi oppone l'onorevole Valerio, io credo di stare nei limiti della critica permessa ai deputati nella discussione dei bilanci, quando muovo censura all'onorevole ministro dei lavori pubblici per aver lasciato trascorrere, se non erro, undici mesi (ed estendo le lamentele anche all'onorevole Giovanola) senza che si fossero spese le lire 30,000 che l'onorevole Tozzoli

dimostrava necessarie a spendersi, onde non incorrere nel caso di doverle poi raddoppiare nel bilancio del 1868.

Ricordo bene che l'onorevole Valerio dichiarò l'anno scorso che la Commissione si asteneva, che non si pronunziava su questo argomento. Ma si pronunziò la Camera, e questo credo che debba bastare a lei e a me attualmente.

VALERIO, relatore. Io prendo atto di quello che ha raccontato l'onorevole Del Zio, il quale in definitiva ha confermato quello che dichiarava io stesso.

Della nazionalità o no di questa strada si è discusso, ma non si è deciso l'anno scorso, ed io credo ancora oggi che questa strada non sia nazionale.

Si è votata la somma di 30 mila lire per rimetterla in buono stato: ma l'onorevole Del Zio ricorderà certamente che io ho indicato che una somma molto maggiore ci voleva, e dalle informazioni mi risultava che bastavano appena 200 mila lire.

Dunque la cifra di 30 mila lire non fu che una indicazione; mentre la strada, ripeto, non si poteva rimettere in buone condizioni, senza, cioè, ripararla, senza dare in appalto i lavori occorrenti a ripararla. Ed un appalto non si può dare senza progetto. Il progetto adunque ci voleva.

Come poi abbia fatto l'onorevole Del Zio a trovare che dal giugno in qua siano passati undici mesi io non lo so.

Io spero che questi progetti ora siano allestiti; se non lo sono, mi unisco all'onorevole Del Zio per domandare che si acceleri il lavoro, onde l'affare venga una volta posto nelle sue condizioni regolari, cioè si sappia realmente per mezzo d'una perizia quello che si deve spendere, e la Camera deliberi sulla spesa da farsi e sulla destinazione futura di questa strada.

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole relatore, non mi resta che di assicurare la Camera che il Ministero non frappone mai ritardi per l'esecuzione dei lavori. Quando i progetti sono preparati, si sottopongono al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e se questo li approva si fanno subito gli appalti nei limiti delle somme assegnate in bilancio. Se avviene poi che vi siano qualche volta dei ritardi, devesi ciò ascrivere a difficoltà tecniche ed amministrative che non è sempre in facoltà del ministro di superare.

L'onorevole interpellante e la Camera possono ben facilmente persuadersi che il Ministero dei lavori pubblici ha il maggiore interesse a promuovere ed eseguire le opere per le quali vi hanno stanziamenti nei bilanci; ma certamente l'esecuzione di esse non può sempre essere immediata, massime allorché lo stanziamento nei bilanci non è proposto dal Ministero, nè questo ha potuto in previsione far allestire i progetti.

PRESIDENTE. Non essendovi altra proposta, metto ai

voti il capitolo 61, *Traversa di Valva e Bisaccia fra le provincie di Avellino e Foggia*, coll'assegnamento di lire 30,000.

(È approvato.)

Capitolo 62, *Continuazione dei lavori di costruzione e di complemento fino all'incontro della ferrovia calabro-sicula (Potenza) della strada a Sapri all'Ionio, numero XXXVII classifica (Spesa ripartita)*, lire 200,000.

(È approvato.)

Capitolo 62 bis, *Strada di Matera. Sistemazione della traversa di Rionero, numero XXXV (Potenza)*, lire 10,000.

MAROLDA-PETILLI. Domando la parola.

Signori, la strada nazionale di Matera non è una strada che interessa un comune od un circondario. Essa attraversa tre popolose ed estese provincie, attraversa, cioè, i due principati, Avellino e Salerno ed anche la Basilicata. Questa strada, la quale si denomina di Matera, non so per qual ragione, è dalla parte alta della Basilicata, mentre, come ognuno di noi sa, Matera è alla parte bassa della provincia.

Invero attualmente questa è l'unica strada che offra un valico per quegli Appennini; è veramente l'unica che congiunge i due mari Adriatico e Tirreno ed anima in certo modo le risorse ed i commerci di quelle popolazioni. Essa in certo modo sostituisce la ferrata di Conza, che venne da una legge del Parlamento soppressa.

Or bene, questa strada fu costrutta nel passato secolo e porta tutti i difetti dell'epoca; il modo col quale si dice venisse tracciata è veramente curioso. Vuolsi che colui al quale ne venne affidato l'incarico la progettasse a cavallo, ed a norma della maggiore o minore forza delle gambe del quadrupede a salire venisse costrutta la strada; di modo che le orme del cavallo segnavano il tracciato dell'attuale strada. Nel 1852 si vide la necessità di portarvi una rettifica, da tutti riconosciuta necessaria, e se ne incominciarono i lavori. Mi piace però di dire che questo giudizio sulla pessima costruzione della strada di Matera venne confermato dall'onorevole Jacini, che, presentando alla Camera nel dì 31 gennaio 1867 un disegno di legge, fra l'altre cose, diceva così: « La strada nazionale di Matera essendo in pessime condizioni di praticabilità per lunghe ed erte salite, e malferma per franamenti che attraversano l'attuale strada, al tronco Campagna per Oliveto Lucano deve essere sostituito l'altro intrapreso fin dal 1852 dalla milliare 46, che è sotto Campagna, per Contursi, Oliveto, Ponte Tempate, e per un tronco aperto dalla società ferroviaria al passaggio di Conza, Ruvo, al ponte sulla Gogna presso Atella, il quale tronco si trova costruito per più della metà dei 95 chilometri che ne comporranno tutta la lunghezza. »

Ora dunque è necessario proseguire questa rettifica che era cominciata nel 1852; essa fu divisa in otto

tronchi: da Campagna a Contursi, da Contursi ad Oliveto, da Oliveto a Calabritto, da Calabritto a Conza, da Tempate al Sancineto, dal Sancineto al Tracino, dal Tracino a Ruvo, ed infine da Ruvo al ponte Gogna. Di questi otto tronchi se ne sono già costrutti cinque, e ne rimangono perciò a costruirsi altri tre.

Ma mi preme far notare alla Camera, e prego il signor ministro a dire se espongo il vero, che fra i cinque tratti costrutti uno se ne trova in mezzo, che non comunica, cioè, con alcuna delle vie rotabili, e questo è quello dal Tracino a Ruvo. E debbo pure far notare che il tratto da me indicato tra Calabritto e Conza è appunto quello nel quale trovasi il ponte Tempate, menzionato dal Jacini; che questo è il tratto in cui si può servire della strada già costrutta per il progettato traforo di Conza; e che da questo tratto appunto si bifolca e dirama la strada per Bisaccia, per la quale presero la parola gli onorevoli Del Zio e Valerio.

Detto brevissimamente tutto, non posso far altro di meglio che rivedere i capitoli dei bilanci del 1867 e del 1868.

Ora, che troviamo nel bilancio del 1867?

All'articolo 70 si legge: *Strada di Matera, spesa ripartita*, e all'oggetto della strada stessa sonvi le parole, *Compimento del tratto da Ruvo al torrente Tracino*.

Ebbene, questo capitolo ora non lo si vede figurare nell'attuale bilancio; nel bilancio del 1868 non si trova stanziata alcuna spesa per questa strada. Ed è tanto vero ciò ch'io dico, che la variazione, portata dal Ministero d'accordo colla Commissione, è assegnata per un tronco ben diverso di strada da quello da me indicato, ed è riportata per la somma di lire 10,000.

Ora io da questo desumo quello che già può desumerne la Camera ed il Ministero, cioè a dire che questi lavori resteranno inutilizzati, e che cinque tronchi di strada non potranno più esercitarsi perchè ne mancano due; e, quello che più monta, si è che andranno in deperimento, perchè non si sono assegnati i fondi per mantenerli.

Ora, domando io: per la utilità della stessa cosa pubblica è mai possibile che la Camera ed il Governo permettano che vada in deperimento una spesa, come dicono di due milioni, e che, per non esagerare, sarà stata almeno di 1,500,000 lire? E tutto ciò sapete perchè? Per non costruire due altri tratti che costeranno ben poco; ma costassero anche delle somme ingenti, io non credo sia prudenza perdere le spese già fatte.

A questa considerazione ne aggiungerò un'altra, ed è che credo sia una prudente politica, nelle circostanze attuali, quando i raccolti furono scarsi, quando la miseria in quelle contrade sta al punto in cui tutti sanno, di accordare una somma per proseguire queste strade;

cioè a dire, di compirne i tratti mancanti: il che darebbe da lavorare a quelle povere popolazioni. È perciò che io deporrei sul banco della Presidenza una mia proposta così concepita:

« Al capitolo 62, dopo i numeri 62 *bis* e *ter*, si aggiunga il numero 62 *quater*, che stanziava sul bilancio del 1868 la somma di lire 50 mila, e sia intitolato: *Completamento e manutenzione della rettifica della strada nazionale di Matera pei tronchi da Tempite al Tracino e da Ruvo al ponte Vogna*, lire 50 mila.

PRESIDENTE. Intanto anche l'onorevole Marolda tiene fermo l'assegnamento di lire 10 mila per la strada di Matera.

MAROLDA-PETILLI. Ripeto che queste lire 10 mila sono per ben altro tratto.

PRESIDENTE. Va bene. Cominciamo adunque a deliberare su questo stanziamento.

Metto a partito lo stanziamento di lire 10 mila al capitolo 62 *bis* per la strada di Matera, *Sistemazione della traversa di Rionero, numero XXXV (Potenza)*.
(È approvato.)

Ora viene in discussione la proposta dell'onorevole Marolda di creare un nuovo capitolo, intitolato come hanno inteso, e che porterebbe un assegnamento di lire 50 mila.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare su questa proposta.

VALERIO, relatore. L'onorevole Marolda ha votato nel bilancio lo stanziamento di lire 10 mila per la strada di Matera, e, riferendosi al bilancio dell'anno scorso, ha trovato che il capitolo 70 non si è più riprodotto nel bilancio attuale.

La spiegazione di questo fatto è semplicissima; ed è codesta: lo stanziamento dell'anno scorso completava lo stanziamento che la legge permetteva per la strada di Matera; lo stanziamento che domanda quest'anno il Ministero non è altro che un soprastanziamiento necessario per la liquidazione avvenuta delle spese relative alla strada di Matera; è una maggiore spesa, conseguenza necessaria della spesa che si era autorizzata con legge. E ciò dico per rendere conto e del capitolo scomparso e del nuovo capitolo che è stato poco fa approvato dalla Camera.

Ora l'onorevole Marolda vorrebbe, mi pare, che si stanziasse un'altra somma per la sistemazione della strada di Matera. Questa strada, come ha detto benissimo l'onorevole Marolda, è una delle più lunghe, quasi centrale, che dal principato di Salerno va quasi alla fine della Basilicata.

Le leggi che si occuparono di stanziamenti rispetto a questa strada li stabilirono per sistemazione di vari tronchi. Ora gli stanziamenti fissati da queste leggi sono esauriti. Come è che si potrebbe oggi iscrivere nel bilancio un nuovo stanziamento senza una legge apposita?

MAROLDA-PETILLI. Domando la parola.

VALERIO, relatore. Io non lo so comprendere, e la Commissione non lo può ammettere. Per certo poi non potremmo ammettere che si portasse qui dentro la spesa di manutenzione, poichè questa è già scritta nel capitolo 8 del bilancio ordinario, ed in ogni caso dovrebbe iscriversi in quel capitolo, come lo sono già effettivamente le spese per gli altri tronchi aperti di strade nazionali che entrano in manutenzione. È chiaro che i tronchi non aperti non si possono mettere in manutenzione.

Per tutte queste ragioni la Commissione non può certo aderire alla proposta dell'onorevole Marolda.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore fa una proposta pregiudiziale.

Il signor ministro ha facoltà di parlare.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Non posso che confermare ciò che diceva testè l'onorevole relatore intorno all'impossibilità di iscrivere per ora nel bilancio questa somma, non essendovi una legge in proposito. Tuttavia, siccome dovrà esser presentata una legge per la classifica fra le nazionali di alcune strade e per il compimento e la rettifica di alcuni tratti delle medesime, così prenderò di nuovo in considerazione lo stato della strada di Matera, risultandomi in fatto dagli elementi preparati dal Ministero per questa classificazione suppletoria che vi ha la interruzione lamentata dall'onorevole Marolda, interruzione la quale rende di poca utilità i tronchi già costruiti. Io mi riservo pertanto di vedere se sia il caso di comprendere nella proposta che farà il Governo il compimento della strada in discorso.

PRESIDENTE. L'onorevole Marolda ritira la sua proposta?

MAROLDA-PETILLI. Dichiaro che la ritiro; ma mi piace far notare all'onorevole Valerio, che anch'io convengo che per stanziare una somma sui bilanci, evvi bisogno di una legge, ma io credo però che sia di una buona e paterna amministrazione talvolta contravvenire alla legge... (*Oh! oh!*)

PRESIDENTE. Onorevole Marolda...

MAROLDA-PETILLI. Mi lasci spiegare. Io diceva ciò nel senso di casi straordinari ed eccezionali. Che non si possa contravvenire alle leggi nei casi ordinari io l'accetto, ma quando si trova, per esempio, questa straordinarietà, che, cioè, le opere fatte e che costano più di un milione vanno a deperire, credo bene che si possa trovare un mezzo per far sì che non deperissero per mancanza di manutenzione e proseguimento di lavori che occorressero. Ma poichè anche l'onorevole Valerio ha riconosciuto che la manutenzione è assegnata per i tronchi e per le strade aperte all'esercizio, ed i tronchi da me menzionati non lo sono, io non saprei davvero vedere in che modo e con quali mezzi questi tratti saranno mantenuti.

Del resto, quando l'onorevole ministro ha detto che, in una prossima legge che si accinge a presentare alla

Camera, prenderà in seria considerazione, come aveva fatto il Jacini, la rettifica di questa strada di Matera ed i fatti da me esposti, io prendo atto della sua dichiarazione e ritiro la mia proposta, come aveva detto sin da principio.

PRESIDENTE. Allora la pregherò di rettificare anche la sua distinzione fatta che, cioè, la legge si possa osservare in un caso e che non la si debba osservare in un altro. Questo non si può ammettere.

MAROLDA-PETILLI. Non mi sono bene espresso.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Marolda Petilli avendo ritirata la sua proposta, passiamo al capitolo 62 ter, *Strada dall'Angitola a Soverato - n° XXXVIII: rialzamento della massiccata, e costruzione della strada di accesso ai ponti Conte e Capestrano (Catanaro)*, lire 10,000.

(È approvato.)

Capitolo 63, *Apertura e sistemazione della rete stradale dell'isola di Sardegna, di cui nella legge 27 luglio 1862, n° 729 (Spesa ripartita)*, lire 1,500,000.

(È approvato.)

Capitolo 64, *Compimento della rete stradale di conto nazionale, e ricostruzione di ponti sulla strada provinciale di Sicilia, legge 11 agosto 1867 (Spesa ripartita)*, lire 500,000.

L'onorevole Minghetti ha la parola.

MINGHETTI. Se le finanze dello Stato si trovassero in condizioni diverse da quelle in che si trovano, io non esiterei un momento a domandare che la somma stanziata in complesso di lire 500,000 per la rete stradale della Sicilia fosse aumentata notabilmente; tanto più che la sua esiguità spicca a raffronto del capitolo precedente in cui per l'isola di Sardegna sono assegnate 1,500,000 lire.

Ma, oltre la ragione che ho precedentemente accennata della condizione delle nostre finanze, mi trattiene un'altra considerazione, ed è che nell'esercizio del 1867 e degli anni antecedenti sono disponibili ancora altre somme, credo oltre due milioni e mezzo per la rete stradale di Sicilia, e però io mi astengo dal fare una proposta d'aumento. Solo mi piace d'insistere perchè la somma arretrata e la corrente, i tre milioni stanziati siano effettivamente spesi nell'anno 1868. Mi piace ancora di fare alcune raccomandazioni ed osservazioni all'onorevole ministro a questo proposito. E da esso mi riprometto eziandio una benevola risposta a quella dimanda che gli ho rivolto ieri circa la sospensione dei lavori nella ferrovia da Termini a Lercara.

Ma, tornando alla rete stradale ordinaria, dico dunque che, approssimandosi la stagione più propizia ai lavori, sia dato mano ad essi con alacrità e senza intermissione.

Due difficoltà si frapponessero sinora alla sollecita esecuzione delle opere pubbliche: una è la lentezza colla quale si fanno i progetti tecnici e si approvano, il che si rannoda anche a quel difetto che accennai ieri, cioè

la scarsezza del personale degl'ingegneri governativi nella provincia siciliana, poichè sostengo ciò che dissi ieri, che se gl'ingegneri governativi abbondano nelle provincie settentrionali del regno relativamente al bisogno, scarseggiano in alcune parti della Sicilia, e una prova si è appunto la difficoltà e la lentezza colla quale si viene alla formazione dei progetti tecnici delle opere pubbliche.

La seconda difficoltà è più scabra a rimuoversi, e sta nella poca concorrenza degli appaltatori: questo genere d'industriosi che altrove sono frequenti e dotati delle qualità, delle cognizioni, dei capitali occorrenti, invece è piccolo e sprovvisto in Sicilia, e veramente gli appalti spesso vanno deserti, si trova con difficoltà chi assuma di fare opere pubbliche, con difficoltà maggiore chi le conduca regolarmente al loro termine.

Io non so se non si potesse dare una maggiore pubblicità agli avvisi di appalto per le strade sicule, diffonderli anche nel continente, ricevere quivi eziandio le schede a offerte segrete; se insomma con eccitamento ed insistenza si potesse trovar modo che più numerosi concorressero gli appaltatori alla costruzione di quelle strade, e per ciò stesso più adatti e più discreti.

Conchiusi poi gli appalti, è mestieri che la sorveglianza sia assidua e rigorosa: nè si tralasci mezzo alcuno, sia pur severo, perchè gl'impegni assunti siano mantenuti.

Ciò premesso, io mi permetto di ricordare al signor ministro alcune strade di quella parte dell'isola che conosco alquanto meglio.

Toccherò prima della strada della marina da Palermo a Messina: quella strada è stata dichiarata provinciale, ma la costruzione de' ponti è rimasta a carico del Governo, e veramente finchè i ponti non saranno costruiti, quella strada ancorchè fosse finita (di che tra breve dirò pure una parola), riuscirebbe nell'inverno impraticabile, almeno di grave pericolo; e si noti che questa è una strada importantissima non solo per l'agricoltura e pel commercio, ma anche dal lato strategico. I carri di una truppa in marcia da Palermo a Messina dovrebbero fare il giro per Vicari, Castrogiovanni e Catania.

A tale proposito debbo ricordare che questa strada fu dichiarata provinciale, ma esiste una lacuna ancora tra Finale e Sant'Agata, lacuna che menoma e, quasi direi, toglie il vantaggio principale della parte costruita.

Io confesso che mi sarebbe sembrato conveniente che il Governo, prima di lasciare questa strada alle provincie, avesse tolto di mezzo questa lacuna da Finale a Sant'Agata, costruendo egli stesso il tronco; non so se oggi si potesse ritornare su questo tema; ma ad ogni modo...

CRISPI. Domando la parola.

MINGHETTI... io credo che il Governo, avendo assunto l'onere della costruzione dei ponti, debba pur trovar modo affinchè le provincie cui spetta compiano il tratto che manca tra Finale e Sant'Agata.

La seconda strada che raccomanderò al signor ministro è quella da Termini a Taormina, la quale per legge del 1862 fu dichiarata nazionale.

Di questa strada, se ben ricordo, si era ultimato soltanto il tronco da Termini a Cerda, che sono 17 chilometri; circa 60 chilometri sono in costruzione fra Cerda e le Petralie; ma in quest'opera vi sono due tronchi, i quali, parte per franamenti dovuti al cattivo terreno in cui fu tracciata la strada, parte per l'aumento delle merci avvenuto dopo i rivolgimenti politici, parte per cattiva gestione e smania di litigi delle imprese assuntrici, e parte ancora, bisogna dirlo, per poco attenta e poco intelligente direzione, per tutte queste cause i detti tronchi stanno in costruzione dal 1858, e non sono ancora finiti. Io credo che il riprendere i lavori sopra i tronchi accennati sia della massima urgenza, e che il Governo debba procedere risolutamente, vincere tutti gli ostacoli, aprendo anche, senza ritardo, tanti appalti suppletivi, fare insomma che la sua azione provvida ed efficace sia manifesta.

L'ultima strada di cui mi permetto fare menzione all'onorevole signor ministro è la strada da Palermo a Girgenti. Di questa la Commissione d'inchiesta, nel suo rapporto, disse le seguenti parole:

« La Commissione designa la strada da Palermo a Girgenti come una di quelle di cui urge ultimare i lavori, e soprattutto pel tratto da Palermo a Corleone, in guisa da ultimare pel 1868 la parte del suo prolungamento che è nella provincia di Palermo. »

Ora, io credo che su questa strada non si sia da assai tempo fatto nulla; credo solo sia presentato il progetto tecnico per quella parte che corre sino a Prizzi, che è di circa 20 chilometri.

È necessario pertanto venire all'approvazione di questo progetto e alla compilazione del rimanente. È necessario che nella parte che sarà approvata non s'indugi punto a mettervi mano: e si vegga alcun frutto della esortazione della Commissione d'inchiesta. La strada è importantissima poichè servirà a congiungere Girgenti a Palermo con una strada più breve e non tanto disagiata qual è quella aperta per Vicari e Castel Termini, e traverserà una zona estesa, fertile e affatto priva di strade.

L'indole sommaria di questa discussione non mi permette di estendermi di più, ma rivolgo queste raccomandazioni al signor ministro con tutto il calore e con tutta l'efficacia ond'io possa essere capace. E lo prego a considerare che, oltre le circostanze generali che rendono la costruzione delle strade in Sicilia importantissima e urgentissima, vi è poi anche la circostanza straordinaria della penuria di quest'anno, sicchè il fornire lavoro è argomento di buona politica.

Ed è di buona politica rialzare agli occhi delle popolazioni il prestigio del Governo nazionale.

Io confido che l'onorevole ministro rivolgerà le sue cure con tutto l'amore alla Sicilia, affretterà l'approvazione dei progetti tecnici, e adoperando in quest'anno 1868 per intero le somme stanziata in questo capitolo in un colle somme stanziata nel bilancio precedente e non impiegate, saprà attivare i lavori colla maggiore sollecitudine e colla maggiore solerzia.

CANCELLIERI. Con piacere ho ceduto la parola all'onorevole Minghetti...

PRESIDENTE. Non l'ha punto ceduta perchè l'onorevole Minghetti era iscritto fino da ieri... (*Iarità*)

CRISPI. (*Volgendosi al deputato Minghetti*) Meglio tardi che mai.

PRESIDENTE. Debbo fare questa rettificazione, onde constatare che le cose procedono con imparzialità.

CANCELLIERI. Il signor presidente mi aveva già dato la parola quando si è levato l'onorevole Minghetti a reclamare quella precedenza che, indipendentemente dalla sua iscrizione anteriore, avrei consentito con piacere, appunto perchè mi è grato scorgere come l'onorevole Minghetti che non è nato nelle provincie siciliane, avverta anch'egli il bisogno di più efficaci provvedimenti per compiere i ponti e le strade che sono sempre un desiderio per quelle provincie. E su questo doloroso argomento mi permetto far noto che, mentre la Camera, preoccupandosi delle condizioni della provincia di Palermo, delegava una Commissione per istudiarne i bisogni, mentre quella Commissione reclamava fortemente che si attivassero i lavori stradali; frattanto, sembra una decisione, nel dicembre del 1867 in tutta la provincia di Palermo non lavoravano nelle strade nazionali che 50 operai e quattro carri.

Vedano adunque come siano condotti i lavori in quelle contrade, e come sia necessario che i deputati delle provincie siciliane vengano sempre a ripresentare i loro lagni che non sono mai soddisfatti. Intanto l'oggetto principale per cui ho domandata la parola, è stato quello di reclamare la esecuzione della legge votata dal Parlamento e pubblicata il 15 agosto 1867. In quella legge è detto così:

« I fondi che rimangono a stanziarsi nel bilancio 1868 e seguenti a compimento delle spese autorizzate colle leggi 24 maggio 1863, n° 1292, e 17 maggio 1865, n° 2304, per opere stradali della Sicilia, ed i fondi che rimarranno disponibili al 31 dicembre del corrente anno sul bilancio 1867 ed anteriori, per opere stradali della Sicilia, saranno riuniti ai fondi da inserirsi per effetto dell'articolo 4 della legge 28 giugno 1866, n° 3014, sotto un solo capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, avente per titolo: *Rete stradale della Sicilia...* »

VALERIO, relatore. Domando la parola.

CANCELLIERI. Ora, nel progetto di bilancio in discussione, a parte che l'intestazione del capitolo non cor-

risponde a quella prescritta nella legge 15 agosto 1867, trovo il semplice stanziamento di lire 500,000, senza che si faccia parola dell'operazione contabile che deve risultare per effetto della legge sopra citata. In proposito è da sapersi che in tutti i bilanci precedenti le strade della Sicilia avevano un assegnamento distinto per ciascuna linea, ma che, per effetto delle leggi posteriori del 1866 e 1867, tutti gli stanziamenti furono riuniti per formarne un fondo comune e complessivo destinato alla costruzione della rete stradale di Sicilia.

Ora io, senza far questione nè di aumento di spesa nè di altro, che a maggior cautela, ed affinchè non possa sorgere dubbio nella spedizione e nel pagamento dei mandati, desidererei che i residui disponibili degli esercizi precedenti fossero almeno indicati per annotazione nel capitolo 64, come somme da aggiungersi alle lire 500,000 per l'esecuzione della rete stradale della Sicilia.

Ecco il motivo per cui propongo che si aggiunga in questo capitolo la nota seguente:

« Allo stanziamento delle lire 500,000 si aggiunge pel 1868 la somma complessiva dei residui disponibili sui fondi stanziati nei bilanci del 1867 e anteriori a senso dell'articolo primo della legge 15 agosto 1867, numero 3857. »

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maiorana-Calatabiano.

MAIORANA-CALATABIANO. Ho chiesto la parola quando l'onorevole Minghetti parlava della necessità di esecuzione e compimento di costruzioni di ponti e di talune strade di Sicilia.

Io devo ricordare all'onorevole signor ministro che, sebbene il ponte del Simeto sia tra i lavori che debbono essere sviluppati nella linea ferroviaria, pure, siccome deve essere costruito a binario e in modo da servire anche per la strada rotabile, così, indipendentemente dalle opere per l'attuazione della ferrovia, è di suprema urgenza, affinchè quelle vie rotabili nazionali e provinciali, e che interessano mezza Sicilia, siano definitivamente sistemate mercè l'esecuzione del ponte del Simeto, senza il quale il loro servizio è incerto e intermittente. È cosa incredibile, ma pur necessaria; le provincie di Catania, di Siracusa, di Caltanissetta e pur quella di Messina, per tutte le relazioni dirette e indirette della via di terra con quelle, sono tutte costrette anno per anno ad una interruzione nelle loro comunicazioni, per una media d'un mese e mezzo, che qualche volta è anche salita a due mesi. Fino nella scorsa estate vi furono parecchie interruzioni di più giorni.

Nei casi frequenti d'ingrossamento del Simeto le due barche alle contrade di Primosole e Monaci non operano più; e non solo le carrozze ed i carri, ma gli animali da soma, gli armenti, gl'individui sono posti nell'impossibilità di passare dall'una all'altra riva.

Vedrà dunque l'onorevole ministro (tanto più che i lavori ferroviari di Catania e Siracusa sono stati discretamente sviluppati, quantunque ultimamente interrotti), vedrà che, dovendosi riprendere quei lavori con quei fondi che straordinariamente furono destinati nell'anno passato, ed è bene ed urgente che si faccia, il lavoro più necessario e sul quale tutti i ministri hanno sempre dato delle promesse, rimaste lettera morta fin qui, è quello dell'esecuzione del ponte sul Simeto.

Mi auguro che il Ministero voglia fare sollecita opera perchè non entri il nuovo inverno del 1869 senza il ponte al Simeto; e nel riprendere i lavori ferroviari della linea da Catania a Palermo non voglia dimenticare il punto prossimo a Leonforte, dove sta bene si abbiano cominciamento i lavori.

Poichè ho la parola, io mi permetto di fare un'altra raccomandazione all'onorevole ministro relativa alla strada da Taormina a Termini. Per questa strada, in una tornata del giugno 1866, fu fatta da me raccomandazione all'onorevole ministro Jacini perchè volesse trovar modo di operare una variante nella linea tracciata presso a Troina, perchè quella città di oltre 10 mila anime, e anche Cerami eziandio popolosa, non si vedessero la strada restare alla distanza di un miglio circa dall'abitato senza poterne godere; e notate, o signori, che questi comuni, oltre ad essere popolatissimi, hanno relazioni intime non solo con tutto il circondario di Nicosia, ma con l'intera provincia di Catania, e hanno positivi interessi col comune di Capizzi, che è nella provincia di Messina.

L'onorevole Jacini s'impegnò sempre in proposito all'esecuzione di questi lavori, e promise che, dove non vi fossero difficoltà insormontabili, avrebbe rettificato quelle linee, essendo ciò nelle sue attribuzioni. Ma per opera probabilmente dell'ufficio tecnico provinciale di Catania non si è potuto venire a capo di avere una risposta decisiva non solo in senso della ragionevolezza e della possibilità, ma anche della necessità di fare questa variante. Si è avuta molta simpatia alle forme; si è dimenticato il vero interesse e i veri diritti delle popolazioni.

È vero che il Ministero ha promesso di rivolgersi ad altri ufficiali tecnici affinchè completassero gli studi, e tenessero in considerazione i reclami, e qui ho debito far tributo di giustizia al Ministero, e precisamente a chi in esso è preposto alla direzione di questo ramo di servizio; ma pur devo notare che la cosa è di tutta necessità.

Il Consiglio provinciale di Catania nella tornata del 19 gennaio 1868 sciolse un voto perchè questa variante si facesse, e quella deputazione provinciale il 31 gennaio suddetto sostenendo la ragionevolezza e la possibilità di questa variante, e sostenendola anche perchè la deputazione provinciale fece una visita locale accompagnata da taluni abilissimi ingegneri

fra cui nomino il signor Gaspare Nicotra Amico, deputato provinciale, i quali riconobbero la possibilità di operarsi quella variante, e prese nuovo deliberato uniforme su quell'obbietto e manifestò le seguenti considerazioni :

« Adottandosi la variante sarebbero in siffatta guisa soddisfatte non solo le giuste brame di quei due importanti comuni che rappresentano una popolazione complessiva di oltre 20,000 abitanti, ma ben pure quelle del comune Capissi, verso cui siffatta variante verrebbe ad accostare, e generalmente quelle di tutte le popolazioni transitanti, offrendo loro ad intervalli quasi uguali delle comode fermate. Ed invero è doloroso osservare come colla traccia attuale, che lascia lontane da sinistra e da destra Cerami e Troina, i transitanti dovrebbero percorrere uno spazio di oltre 75 chilometri di strada sulla deserta e malsana campagna, quanto vi corrono da Nicosia a Randazzo senza incontrare alcun paese dove potersi fermare, dove provvedersi di mezzi e dove mettersi al sicuro dei malfattori e dei rigori della stagione invernale rigidissima in quelle alte contrade, mentre tutti questi inconvenienti sparir si vedrebbero ove toccasse la strada nei detti due paesi che situati trovansi quasi ad eque distanze tra Nicosia e Randazzo. Le strade d'altronde si costruiscono per comodità dei paesi e delle popolazioni e non già per le deserte ed inospiti campagne.

« Infine, mercè la surriferita variante... significante abbreviamento di distanza verrebbe ad ottenere da un canto, ed un considerevole risparmio di spesa per la finanza nazionale dall'altro.

« Ed in vero, l'attuazione della linea progettata dal Genio civile dal torrente di Cerami al Piano delle Fosse presso Troina esige tali e tanti sviluppi che prolunga gran fatto la distanza e, quello ch'è più, richiede la costruzione di un considerevole ponte sul torrente che scorre fra Cerami e Troina, oltre un gran numero di piccoli ponticciuoli, di tagli e di riempimenti. Quandochè colla proposta variante verrebbero del tutto causati siffatti inconvenienti, appunto perchè cambiando la linea da Cerami a Troina intieramente per un altipiano a livello quasi perfetto, non si richiederebbero dei molti sviluppi, tagli e riempimenti, e si eviterebbe completamente la spesa del menzionato ponte e di molti ponticciuoli.

« L'abbreviamento di distanza poi che ne risulterebbe, oltre al risparmio della finanza, di grandissimo vantaggio tornerebbe al commercio generale delle transitanti popolazioni. »

Aggiungerò una semplice osservazione ed avrò finito.

Non c'è dubbio che quella è una strada nazionale, riconosciuta per legge.

L'essenza del suo carattere nazionale è motivata da che punti diversi della Sicilia sono assolutamente messi nella impossibilità di comunicare fra di loro; però

nello svolgimento di questa strada nazionale il fine immediato è quello di renderla comoda e accessibile ai comuni.

Ora, se si ammette il principio di far comunicare un estremo all'altro della Sicilia, si crea l'impossibilità di toccare tutti i punti, almeno i più importanti intermedi, domando io quale commercio si farebbe tra questi punti e gli estremi. Ora, l'interesse vero è quello di sviluppare le comunicazioni fra questi punti intermedi.

Ma vedete, ci si dice: c'è un tratto di strada pel quale l'indole franosa del terreno la rende malsicura, o ne accresce la spesa.

Ma queste difficoltà si trovano sempre trattandosi di strade di Sicilia?

Ieri ho sentito accennare, a proposito della strada di Bobbio, le difficoltà seriissime che s'incontrano, per l'indole dei terreni e dei torrenti, le spese enormi fatte per costruire quelle strade e per mantenerle; eppure si studia e si attua il modo di superare quelle difficoltà, non si privano le popolazioni.

Ora, per Troina e anche per Cerami le difficoltà non sono insormontabili. Un po' di buona volontà e tutto sarà spinto al suo termine. E lo spero veramente finchè non vi sarà alcuno che dica che quei paesi non debbono essere perennemente condannati all'isolamento.

Finirò con un'altra preghiera al signor ministro dei lavori pubblici. Nella strada da Termini a Taormina, di cui ho parlato sopra, adottandosi un principio diverso da quello che si è fin qui praticato per Troina e Cerami, cioè di stare al piano d'arte già fatto, si vorrebbe una variante pregiudizievole a Nicosia. Il motivo per cui si farebbe la variante riguarderebbe l'economia di due o tre chilometri di strada che altrimenti si farebbe in più dallo Stato, quali tre chilometri si verrebbero invece ad economizzare. La variante avrebbe luogo così: dal ponte di Cerami invece di salire in linea retta sino a Nicosia per la porta Coniglio, si congiungerebbe con l'altra strada nazionale da Mistretta a Nicosia al punto della contrada San Basile.

Io noterò, e prego il signor ministro a tenerne conto, che sebbene sia incontestabile il fatto dell'economia chilometrica, è anche incontestabile il disagio che ne viene a Nicosia e popolazioni che hanno con essa diretto commercio; in quanto che si viene con quella variante a costringere quelle popolazioni a fare due chilometri di più di strada.

Ora, il costringere quelle popolazioni a fare due chilometri di strada di più perchè lo Stato venga a fare l'economia di questa costruzione, mi pare che non risponda ad un fine economico; dico pure che non risponde al fine che si propone la legge, essendo che non sarà più punto obbiettivo Nicosia ma San Basile, dove le due vie nazionali congiunte si biforcherebbero.

Soggiungerò ancora che quella strada, benchè nazionale, è tuttavia intesa ad apportare complessiva-

mente un vantaggio a Nicosia ed a' suoi dintorni.

Ora, se si potesse avere un'altra via la quale, senza essere parallela, desse vita all'industria in quei paesi, e portasse un agglomeramento progressivo di popolazione anche in quest'altra linea, io credo che si farebbe bene, e però io credo sia giusto che il primo progetto non venga variato. Rimane frattanto la preghiera perchè si tenga in considerazione.

Signori, lo spettacolo di vedere invocata l'economia per non dare la strada a Troina e Cerami, e l'altro di allungare il cammino e privare Nicosia d'una strada che deve avere questa città e non la campagna come punto obbiettivo, e deve avere due strade e non una; non si deve tollerare. Vi è soverchia mancanza di giustizia e di vera economia perchè si possa temere che si segua dal Ministero l'urgenza del ponte al Simeto; la preghiera affinchè Troina e Cerami si abbiano davvero la strada, e si venga così a sistemare il piano d'arte pell'intera linea; l'altra preghiera perchè si trovi modo d'evitare la variante che si minaccia d'apportare alla strada nel punto in che deve entrare a Nicosia, riprendendo l'antica proposta, che se porterà un lieve aumento di spesa, esso, perchè doveroso e a termine di legge e perchè di grandi utili effetti, si deve sopportare in pace. Aggiungerò l'ultima preghiera. A misura che i lavori tecnici si vanno compiendo, voglia il Ministero far dare davvero cominciamento alle opere, non solo per la grande miseria che vi è in quelle contrade, ma anche per la necessità assoluta d'aver qualche mezzo di comunicazione; perchè, oltre 100 mila abitanti non solo sono sprovveduti di ferrovie, ma non hanno nemmeno strade rotabili d'alcuna maniera. Nicosia che è capoluogo del circondario, che è città popolosissima, ricca e industrie, ancora non ha una strada compita che l'unisca alla provincia!

PRESIDENTE. Il deputato Crispi ha facoltà di parlare.

CRISPI. Poichè il relatore ha chiesto di parlare, mi riterrei di parlar dopo, se ciò non gl'incresce.

PRESIDENTE. Credo che il relatore non ha difficoltà, ma generalmente parla l'ultimo per riassumere la discussione.

VALERIO, relatore. Sono agli ordini della Camera. Io volentieri aspettava d'essere l'ultimo a parlare, ma non importa.

Debbo prima di tutto fare un'osservazione all'onorevole Minghetti, il quale, riconoscendo che nelle condizioni delle nostre finanze non si può, oltrepassare lo stanziamento proposto in bilancio per la Sicilia, esprimeva il pensiero che è nel cuore di tutti, cioè che, quando si potesse fare di più, si facesse di più. Io dico che non solo nell'interesse dell'isola di Sicilia, ma nell'interesse di tutta Italia converrebbe fare di più, non solo per la Sicilia, ma per tutta quella parte d'Italia che è mancante di strade. Perchè, se c'è denaro bene

speso, è quello che è speso per la costruzione di strade.

Ma l'onorevole Minghetti, mentre faceva questa giustissima osservazione, mentre esprimeva un voto che è nel cuore di tutti noi, ha voluto fare un paragone che non posso ammettere come esatto. Egli ha voluto mettere a confronto lo stanziamento di 1,500,000 lire per la rete stradale di Sardegna collo stanziamento di 500,000 lire stabilito per la rete stradale sicula. Dico che questo confronto non è esatto, perchè, quando si parla delle due isole e di strade, bisognerebbe ricordare tutto ciò che si spende nelle due isole per le strade. Egli dovrebbe ricordarsi che negli esercizi del 1866 e del 1867 tuttora si spende per le strade ferrate sicule un buon numero di milioni.

Io non dico ciò per rimprovero; anzi sono lieto che si possano spendere: ma io solo fo notare che il paragone tra le 500 mila lire ascritte alla Sicilia, ed il milione e 500 mila lire ascritte alla Sardegna non è sussistente. Non noto neppure che la Sardegna, quando si facesse astrazione dalla rete stradale che abbiamo per essa votata, sarebbe, rispetto a strade, in condizione molto deteriore da quella in cui trovasi la Sicilia.

L'onorevole Cancellieri fa un'altra domanda: egli vorrebbe che al fondo iscritto nel capitolo 64 si mettesse per nota la indicazione che i residui dei bilanci anteriori, cioè quella parte di somma inscritta che è rimasta non impegnata, si aggiungesse al fondo iscritto nel capitolo 64.

Io soggiungerò che un'aggiunta di fondi per annotazione non è certo ammissibile; ma dico di più che ciò sarebbe precisamente contrario al disposto della legge stessa alla quale si è riferito l'onorevole Cancellieri.

La legge 15 agosto 1867, mentre stabilisce che dei fondi residui al 31 dicembre 1867 e precedenti, a compimento della spesa, ecc., se ne faccia un solo fondo che si scriva colla intitolazione di *Rete stradale della Sicilia*; la stessa legge determina che nel bilancio 1868 si iscriva la somma di 500,000 lire su questo fondo. Quindi non si può certo iscrivere altra somma, a meno di fare un'altra legge.

Io non ho potuto seguire con precisione in tutto lo sviluppo del suo discorso l'onorevole Maiorana Calatabiano: egli ha portato nella Camera dei particolari sopra l'esecuzione di lavori, su degli allungamenti e su degli accorciamenti di strade, che avrebbero avuto qualche merito se egli li avesse comunicati qualche tempo prima per essere studiati.

Egli è impossibile così a volo lo afferrare tutte quelle questioni, ponderarle e discuterle.

MAIORANA-CALATABIANO. Domando la parola per uno schiarimento.

VALERIO, relatore. Questo solo noterò che non credo

sia la Camera il luogo conveniente per venire a stabilire se una strada sia o no nazionale. Gli elementi della nazionalità delle strade sono scritti nella legge, l'interprete della legge è stabilito che sia il ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato; solo quando si abbia una determinazione del Ministero data nelle forme che la legge prescrive, io credo che la Camera può intervenire, ed approvare o disapprovare questa determinazione. Se altrimenti noi procediamo, arrischiamo d'imbarazzare questa materia già abbastanza difficile della determinazione delle strade.

Seguendo io sulla carta le indicazioni che dava l'onorevole Maiorana-Calatabiano, per verità, non mi parve che fosse troppo fondata la nazionalità di alcuni tronchi di strada da lui accennati. Ma, comunque sia la cosa, per la Sicilia la questione si allarga molto facilmente, perchè egli sa che in Sicilia anche le strade provinciali sono fatte dallo Stato come strade nazionali, e non diventano provinciali, se non quando sono finite e sono consegnate alle provincie per la manutenzione.

Voci a sinistra. No! no! Niente affatto!

VALERIO, relatore. Detto questo, io non ho nulla da aggiungere per ora.

PRESIDENTE. L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

CRISPI. Duolmi che si facciano dei confronti tra la Sardegna e la Sicilia; l'una e l'altra isola sono state trascurate; la Sardegna prima del 1848, la Sicilia sempre, e dopo il 1860 peggio di prima. Questo è doloroso; ma è un fatto che dobbiamo constatare.

La legge del 1862 fu un primo atto di riparazione.

CADOLINI. Domando la parola.

CRISPI. Il Borbone, a togliere dal bilancio dello Stato la spesa delle strade nazionali, le dichiarò tutte provinciali.

Le provincie però fecero più di quanto non ha fatto dopo il 1861 il Governo nazionale.

Pertanto oggi ci resta moltissimo a fare.

Dunque, lo ripeto, la legge del 1862 fu un primo atto di riparazione. E se l'onorevole Minghetti, quando fu discussa quella legge, mi avesse aiutato con la sua parola e co'suoi lumi, quella lacuna che oggi egli ha notata nella strada del litorale, tra Palermo e Messina, sarebbe stata colmata. Allora era ministro l'onorevole Peruzzi, ed io fui solo contro tutti a combattere in Parlamento per ottenere in quella occasione una legge che desse alla Sicilia una rete di strade nazionali, conforme agli interessi generali dell'isola. Ma meglio tardi che mai. L'onorevole Minghetti, che non ci fu utile sotto un Ministero che gli era amico, ci sarà utile oggi, dopo aver visitata la Sicilia. Spero che egli persisterà in questo suo proponimento, e che vorrà premere sul Ministero, affinchè si compia l'atto di riparazione promesso con la legge del 1862.

Non solo c'è a lagnarsi che la linea da Palermo a Messina non sia compiuta, lagnanza veramente che

non può farsi contro il Governo, perchè una volta che la strada litorale fu dichiarata provinciale, tocca alle due provincie interessate di completarla, e bisogna oggi rivolgersi a quei Consigli provinciali perchè il danno sia riparato; ma c'è una strada nazionale, ed è quella tra Girgenti e Palermo, la quale in sei anni non è stata ancora congiunta. Si sono fatti cinque o sei volte gli studi della linea e forse se ne fanno ancora. Quindi si spende il denaro in disamine senza profitto alcuno; sistema pernicioso per il nostro erario e pel paese; imperocchè si sopporta una spesa infeconda, e le popolazioni che ne sentono il peso e non ne raccolgono il frutto hanno ragione a dolersene.

Dopo tanti studi per congiungere quella strada, non manca che un atto di buona volontà, affinchè sia scelta quella linea che si crede più conveniente. Questo si sarebbe potuto fare anche prima d'ora, e le due provincie ne sarebbero lietissime.

Le popolazioni di Palermo e di Girgenti, onde valersi di una strada regolare debbono fare un lungo giro, cosa naturalmente nocevole al commercio di quelle provincie.

L'onorevole deputato Valerio mi permetta dirgli che egli ha male interpretata la legge del 15 agosto 1867.

Cotesta legge stabilisce che nel bilancio del 1868 s'iscrivesse la cifra di lire 500,000. Questa cifra è interamente nuova e non ha nulla a che fare coi residui attivi dei bilanci precedenti e che devono ogni anno trasportarsi nei bilanci successivi.

Che cosa volle il Parlamento quando votò l'articolo 1 della legge di agosto 1867? Suo primo pensiero fu che si spendessero tutte le somme decretate precedentemente per le strade siciliane. Previde il caso bensì che, ove quelle somme fossero tutte spese, bisognava mettere una cifra speciale pel 1868, e fu questo l'argomento dell'articolo 2. Nulladimeno, qualora le somme anteriormente decretate non fossero esaurite, allora le medesime dovevano essere riunite ai fondi da iscriversi nel futuro bilancio.

Quindi, dichiarandosi che, essendo scritta all'articolo secondo la cifra di 500 mila lire, non si deve più parlare dei residui attivi degli anni precedenti, è un errore, ed io spero che la Camera non vorrà lasciarsi trascinare dallo zelo di economia, il quale, in fatto di strade, sarebbe di gravissimo danno.

La Camera non ha bisogno dei miei eccitamenti, massime dopo l'ausilio che ci venne di destra. Tuttavia dirò che, se vogliamo realmente recare qualche vantaggio alla Sicilia nei momenti attuali, che sono abbastanza critici, non possiamo farlo se non che cercando di migliorare i mezzi di comunicazione tra le varie provincie dell'isola.

Se non ce ne occupiamo ora che il bilancio è sotto i nostri sguardi, e direi anche in una stagione in cui si avvicina il tempo utile ai lavori stradali, la Camera

capirà benissimo che noi vedremo trascorrere tutto il 1868, e dovremo attendere il 1869 per vedere incominciare i lavori non ancora intrapresi, e completare quelli che sono in corso.

Ciò posto, io mi associo alle parole del mio amico l'onorevole Cancellieri e chiedo che con un ordine del giorno la Camera dichiari che, votando il capitolo 64 del bilancio per i lavori pubblici, non intende menomamente pregiudicare la disposizione dell'articolo 1 della legge del 15 agosto 1867, e che quindi i residui attivi restino destinati al compimento delle strade siciliane. Qualora poi quest'ordine del giorno non si creda sufficiente, allora s'iscrivano nell'articolo 64, oltre le 500 mila lire, quelle somme che in passato non sono state spese. Nell'ultimo caso si potrebbe sospendere la votazione dell'articolo in esame, affinché nella seduta vespertina la Commissione ci porti la cifra effettiva che deve essere stanziata in bilancio.

CANCELLIERI. L'onorevole Valerio ha detto che in Sicilia le strade provinciali sono tutte costruite a spese dello Stato. Questa è una circostanza di fatto che non sussiste; anzi posso dire che la sola provincia di Siracusa, dal 1861 a questa parte, ha speso per istrade provinciali, 6 milioni circa, mentrechè lo Stato non ha speso la stessa somma per tutta la Sicilia. Veda dunque la Camera quanto ci sia di esatto nella gratuita affermazione dell'onorevole Valerio.

Frattanto giova tenere in mente che nel disporsi lo stanziamento delle lire 500,000 pel 1868, di cui è parola nel secondo articolo della legge 15 agosto 1867, si è fatta una riduzione nella somma che altrimenti si sarebbe dovuta inscrivere. Diffatti all'articolo 4 della legge 28 giugno 1866 trovasi ordinato che pel 1868 si sarebbe iscritta la somma di lire 1,600,000, ed uguale somma negli anni successivi.

Però nell'anno scorso il ministro dei lavori pubblici, facendo assegnamento su tutti i residui disponibili degli esercizi precedenti, propose un nuovo sistema di economia finanziaria per la rete stradale di Sicilia. Riunendo tutti i residui, egli calcolò che, pur limitando lo stanziamento pel 1868 a lire 500,000, invece delle lire 1,600,000, si sarebbe potuto avere in complesso una disponibilità non minore di 3 milioni, capace a tenere in attività i lavori in quest'anno. Perciò fu scritto l'articolo 1 della legge in parola. Fu stabilito adunque che tutti i residui degli esercizi precedenti dovessero stanziarsi in un solo capitolo insieme alle 500,000 lire che si assegnano come nuova cifra pel 1868.

Ora, quando il testo è così chiaro, per esprimere il concetto che i residui attivi ed il nuovo stanziamento debbano riunirsi sotto un unico capitolo, io domando se mai fosse irragionevole la mia proposta, la quale tende a far sì che dal bilancio in esame risulti l'esecuzione di quel precetto di legge.

E qui desidero che il signor ministro dei lavori pubblici dica francamente quale sia la sua opinione.

Crede egli pel 1868 di dovere spendere le sole 500,000 lire che figurano all'articolo 64, oppure che sia ben anche autorizzato a spendere inoltre tutti i residui degli esercizi precedenti? Crede egli che cotesti residui non si debbano spendere a norma dei bilanci per i quali furono stanziati, cioè distinti per ciascuna strada, ma debbano spendersi invece complessivamente per tutta la rete stradale di Sicilia?

Chiedesi una spiegazione categorica, perchè non vogliamo equivoci, vogliamo che nettamente si sappia qual sia la posizione finanziaria in rapporto alla costruzione delle strade in Sicilia.

PRESIDENTE. Il deputato Maiorana-Calatabiano ha facoltà di parlare.

MAIORANA-CALATABIANO. Debbo dare uno schiarimento all'onorevole Valerio.

Le mie osservazioni sono state così semplici, così definite, che non so veramente capire come siano riuscite, dirò quasi, oscure all'onorevole relatore della Sotto-Commissione del bilancio.

Io non ho fatto veruna proposta da richiedere deliberazione della Camera.

Dopo la raccomandazione perchè divenga un fatto il ponte al fiume Simeto, ho fatto un'altra raccomandazione all'onorevole ministro, non già perchè si attuasse per la via da Termini a Taormina una linea decisamente diversa da quella stabilita nella legge; ma soltanto perchè fosse modificata nel punto di Troina e Cerami in modo che traversi quelle città e non sia innovata la prima linea tracciata per entrare a Nicosia dalla porta Coniglio. Si tratta dell'andamento della linea, ed è nel potere del Governo di fissarlo, quanto ai particolari; e per Troina e Cerami non tratterebbesi che di punti poco discosti da quelli del primo piano.

Per la linea di Nicosia, osserverò che l'inversione che si sarebbe proposta è stata da me reputata pregiudizievole, e prima di me dalle popolazioni e segnatamente dal Consiglio e municipio di Nicosia, che non ommisero di reclamare, e ho chiesto dal Ministero che si ritornasse alla primitiva linea che deve riuscire a porta Coniglio.

Fatta quest'osservazione alla Camera, sia perchè ne ho il diritto e il dovere, sia anche perchè intorno a Troina l'onorevole ex-ministro Jacini aveva assunto l'impegno di provvedere a che la domandata variante si fosse eseguita, noterò che non capisco come l'onorevole Valerio, che certo non è stato sui luoghi, si pronunzi con un'osservazione dubitativa di massima, cioè che le mie idee forse non troverebbero applicazione nella realtà. Bisogna che l'onorevole Valerio si conduca a Troina, a Cerami, a Nicosia, e vedrà allora che le mie domande che sono modestissime, sono confermate dall'eloquenza dei luoghi e dalla convenienza economica e politica.

Io credo che l'onorevole Valerio dovrà essere sod-

disfatto di queste mie spiegazioni, e riterrà che le mie osservazioni non erano affatto dirette contro di lui, nè alla Commissione, nè miravano ad avere favori, ma giustizia dal Ministero che può e deve farla.

Quanto poi all'idea delle probabili maggiori spese, per cui l'onorevole Crispi giustamente osservava che non bisogna molto sottilizzare in fatto di economie nei lavori decretati per legge, e la cui utile e opportuna condotta è reclamata da supreme necessità locali e generali, non è già stabilito che, colle varianti che si domandano, ci debba essere una maggiore spesa?

Per altro, chi persuase l'onorevole Valerio che l'accoglienza delle mie istanze porti necessariamente una grave maggiore spesa?

In ogni modo, se anche una maggiore spesa occorrerà perchè si raggiunga il fine delle strade nazionali, si deve pur fare quella spesa, altrimenti sarebbe stato meglio non decretare le strade.

Spero che con questi schiarimenti l'onorevole Valerio non sarà più sorpreso delle mie osservazioni.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Cadolini.

Voci. Ai voti! ai voti!

CADOLINI. Io non posso a meno di dire qualche parola su questo argomento per una ragione semplicissima, perchè, avendo finora interloquuto per la maggior parte deputati siciliani, parrebbe che essi soli, e per ragioni d'interessi locali, sieno persuasi che gli arretrati si devono ritenere ancora a disposizione di queste opere...

Una voce. Le sono tutte a disposizione.

CADOLINI. Perciò io dirò alcune parole onde dimostrare come sia evidente che questi fondi devonsi ritenere ancora a disposizione del Ministero per continuare la costruzione delle strade in Sicilia...

VALERIO, relatore. Ma io non l'impugno mica.

PRESIDENTE. Non interrompa onorevole Valerio, faremo più presto.

CADOLINI... perchè altrimenti la legge che fu votata nel luglio scorso non avrebbe avuto nessuno scopo, ed invece di portare un aiuto coll'assegno di nuovi fondi allo sviluppo delle strade nazionali in Sicilia, sarebbe venuta quasi, direi, a mettere un argine...

VALERIO, relatore. Ma siamo tutti d'accordo: è inutile questa discussione.

CADOLINI. Se siamo d'accordo, io non farò altro che aggiungere ancora un'osservazione.

Qualcuno mi diceva che tutti i fondi stanziati nei bilanci precedenti sono già impegnati: ma io metto molto in dubbio questo fatto, perchè ritengo che, se fossero questi fondi impegnati o spesi, bisognerebbe che i lavori delle strade in Sicilia avessero molto progredito, del che io dubito grandemente. D'altronde, io credo che noi dobbiamo mantenere fermo il principio che gli arretrati non s'intendono posti in economia, e ciò senza badare se esistono arretrati, ma soprattutto perchè è voluto dalla legge sulla contabilità.

PRESIDENTE. Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Il Ministero non si è mai preoccupato dell'interpretazione a darsi all'articolo 2 della legge or ora citata, perchè per le disposizioni della legge di contabilità, naturalmente si verifica ciò che dall'onorevole Cadolini si metteva in dubbio, che, cioè, tutti gli arretrati rimasti disponibili per gli stanziamenti anteriori al 1868, vanno ad aggiungersi alla somma iscritta nel bilancio 1868 per le strade di Sicilia. Questi arretrati sono però di fatto impegnati o per pagamenti di opere già finite, o per pagamenti di opere già intraprese, oppure sono vincolati per opere d'appalto in corso.

Io ne ho qui l'enumerazione, e la riassumerò alla Camera.

Le somme stanziare per le strade di Sicilia ammontano a tutto il 1867 a lire 9,120,246 29. Furono spese a tutto il 1866 lire 4,412,057 75, e nel 1867 altre lire 1,779,752 61, in tutto lire 6,191,810 36. Rimangono quindi disponibili lire 2,928,435 93, da aggiungersi alle lire 500,000 iscritte nel bilancio 1868; in tutto quindi lire 3,428,435 93.

Le passività riconosciute il 31 dicembre 1867 per pagamenti da farsi in saldo di opere ultimate erano di lire 433,096 67; per opere in corso di esecuzione di lire 4,538,523 61; per opere in via d'appalto di lire 634,183 32; in tutto lire 5,605,803 60.

Come vede dunque la Camera, e come, a mio avviso, prevedeva nettamente la legge del 1867, la somma complessiva degli stanziamenti anteriori e di quello ordinato dalla legge in lire 500,000 sul bilancio del 1868, risulta indispensabilmente impegnata per coprire tutte le spese delle opere già finite e delle opere in via di esecuzione o di appalto; e l'amministrazione non ha mai dubitato di averla ad intiera sua disposizione. Anzi, ad onta di tutta questa somma disponibile, si potrebbe trovare in imbarazzo per fare fronte agli impegni, se tutte le opere si fossero intraprese fino dall'anno scorso, oppure se tutte avessero potuto venire continuate con uguale alacrità; ma la difficoltà di appaltarle e le difficoltà non poche promosse durante i lavori dagli accollatori, ed il fallimento di alcune imprese, furono e sono sempre gran causa dei ritardi. Si aggiunga a tutto ciò la mancanza assoluta di lavoranti, verificatasi, come a tutti è ben noto, durante le invasioni del colera; e resterà facilmente dimostrato come il Ministero si è trovato nell'impossibilità di far proseguire i lavori con quella celerità che avrebbe desiderato.

Ora si procurerà di rimediare imprimendo loro il maggiore impulso possibile, presentandosi propizia la stagione in cui entriamo: e l'amministrazione ha certezza che lo stanziamento del 1868, rafforzato dei residui degli anni anteriori, non solo le darà sufficienti mezzi per provvedere a tutti i lavori che sarà

possibile di fare entro l'anno corrente, ma non potrà neppure essere speso per intero, ed il residuo quindi andrà ad accrescere quel fondo che sarà iscritto nel bilancio 1869.

Nei provvedimenti dati recentemente dal Ministero non furono dimenticate la strada da Palermo a Girgenti e quella da Termini a Taormina raccomandate dall'onorevole Minghetti, e per quest'ultima di recente ebbe ad occuparsi specialmente il Consiglio dei lavori pubblici ed ora si discute presso il Consiglio di Stato.

Quanto poi alla questione sollevata dall'onorevole Maiorana intorno alla rettificazione della strada per la piana di Catania dalla Madonna della Noce alla Barca dei Monaci per Aidone, mi limito ad assicurare lui e la Camera che la cosa sarà di nuovo riesaminata con tutta attenzione, e che qualora realmente le ragioni da lui esposte sieno fondate, il Governo vedrà se sia il caso di farne argomento di speciale proposta alla Camera.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Metto ai voti lo stanziamento di 500,000 lire, e poi consulterò la Camera sulla proposta dell'onorevole Cancellieri, di aggiungere una nota nella colonna delle osservazioni.

SELLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Credo che l'onorevole Sella non intenda parlare sull'assegnamento.

SELLA. Sulla proposta del deputato Cancellieri.

LA PORTA. Io desidererei che prima la Commissione vedesse se occorre lo stanziamento di tutta la somma che si domanda dall'onorevole Cancellieri.

PRESIDENTE. L'onorevole Cancellieri chiede soltanto che s'inserisca una nota nella colonna delle osservazioni riguardo ai residui attivi del 1867 e retro.

Anzitutto adunque si può votare sull'assegnamento, poscia verrà la questione della nota.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Mi pare che sia inutile questa nota, essendochè per effetto delle leggi le somme non spese senza bisogno di riportarle in bilancio, si accumulano a quelle iscritte nell'esercizio in corso.

In quanto allo stanziamento dell'anno corrente, la legge ne ha stabilito la cifra precisa in 500 mila lire.

VALERIO, relatore. Se mi permettono aggiungo che nell'intelligenza della Commissione, ed a spiegazione più ampia di questo voto, resta stabilito che le 500 mila lire stanziato nel bilancio del 1868, secondo l'articolo 2 della legge 15 agosto 1867, congiunte a 2,589,226 89 di residui attivi già impegnati nei bilanci anteriori, formano il totale di 3,089,226 89 che si spendono in quest'anno per la Sicilia. E questa somma, aggiunta alle molte che si sono spese prima, serve di risposta all'onorevole Crispi, perchè non abbia a dire che veramente il Governo nazionale non abbia fatto anche per questa parte delle strade nazionali quello che ha potuto nell'isola di Sicilia come negli altri siti.

PRESIDENTE. Metto ai voti le 500 mila lire portate dal capitolo 64.

(Sono approvate.)

Viene ora la nota proposta dall'onorevole Cancellieri da mettersi nella colonna delle osservazioni, così concepita:

« Propongo riportarsi nelle annotazioni su questo capitolo la nota seguente: Allo stanziamento delle lire 500,000 si aggiunge pel 1868 la somma complessiva de' residui disponibili sui fondi stanziati nei bilanci 1867 ed anteriori ai sensi dell'articolo 1, legge 15 agosto 1867, numero 3857. »

Voci a sinistra. È inutile!

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Credo che la Camera deve votare i capitoli e non delle note; le note sono messe dal Ministero sui progetti di bilancio per giustificare gli stanziamenti, ma non devono formare oggetto di votazione. La Camera vota o rigetta i fondi che il Ministero chiede.

PRESIDENTE. Farò un'osservazione puramente d'ordine.

Egli è evidente che, mettendo questa nota ai voti, rimangono, direi quasi, infirmate le votazioni precedenti sopra il capitolo delle spese che riguardano questi lavori, perchè parrebbe che in altri capitoli non si dovesse tener conto dei residui.

Io faccio questa osservazione, appunto perchè non venga con questa nota infirmato il voto della Camera.

Non si può ad una disposizione della legge di contabilità derogare con una nota del bilancio.

La parola spetta all'onorevole Sella.

SELLA. Mi pare che l'onorevole presidente ha già detto tutto.

In sostanza l'articolo 1 della legge che fu fatta l'anno passato sulla proposta della Commissione d'inchiesta per la Sicilia, che oggetto aveva? Aveva per oggetto di raggranellare tutte le varie somme portate da diverse leggi per vari determinati lavori, e congiungerle assieme alla somma stabilita con una legge più generale che è relativa alle opere pubbliche di Sicilia, in guisa di formarne un fondo unico.

È chiaro che tutte queste somme sono nella condizione generale di tutti gli stanziamenti che sono fatti in bilancio per opere straordinarie continuative. Ora, quali sono le regole delle nostre leggi di contabilità su questa materia? Che, quando si è giunti al 31 dicembre, le somme le quali non sono state spese sopra questo fondo straordinario e durante l'anno precedente, senza bisogno nè di legge nè di decreto, nè di nessun'altra cosa, solo in virtù di un provvedimento interno, preso d'accordo colla Corte dei conti, si portano nel bilancio dell'anno susseguente, onde accrescere di altrettanto la somma che in esso fosse dal Parlamento ammessa per lo stesso capitolo.

Mi si osserva che la legge allude a spese *impegnate* e rimaste a pagare.

Spieghiamoci ben chiaro.

Siccome la legge promossa dalla Commissione d'inchiesta per la Sicilia ebbe per effetto di accumulare tutte queste varie somme e di formarne un fondo solo, per conseguenza non è più il caso di andar discutendo se sia impegnata quell'antica somma stanziata per l'opera tale e l'antica somma stanziata per la tal altra; esse costituiscono una cosa sola. Quindi per certo il fondo è impegnato, perchè qualche cosa si è fatto, e del rimanente esso è impegnato per tutti i lavori precedenti.

Insomma la costruzione delle strade che si fanno in Sicilia per opera del Governo è messa nella condizione di quegli altri grandi lavori che constano di più parti, per esempio, dell'arsenale della Spezia; ma che tuttavia costituiscono un capitolo solo del bilancio. Ciò che non si spende in un anno, giunto il 31 dicembre, si riporta sull'anno seguente, onde aumentare di altrettanto la somma stanziata in bilancio per l'anno consecutivo.

Di modo che io credo che non solo sia inutile questa aggiunta, ma che, come diceva benissimo l'onorevole presidente, potrebbe opporgli la domanda: perchè fu messa qui?

Quindi io credo che, se l'onorevole Cancellieri ci riflette sopra un momento, egli stesso s'indurrà a ritirare la sua proposta.

CRISPI. Il ricordo fatto dall'onorevole Sella della nostra legge di contabilità è esatto. Ma, se noi insistemmo in quella nota, lo fu perchè l'onorevole Valerio aveva dato all'articolo 1 della legge del 15 agosto 1867 un'interpretazione poco regolare.

Io so bene che, in virtù dell'articolo 44 della legge di contabilità, quando è decretata una spesa straordinaria la quale dev'essere eseguita in più anni, la somma non erogata deve ogni anno riportarsi nei bilanci successivi; nulladimeno, dopo le parole dell'onorevole Valerio, mi è sembrato che egli credesse che le somme decretate per le strade siciliane andassero soggette all'annullamento di cui parla l'articolo 45 della legge di contabilità.

PRESIDENTE. Ma non può disfare la legge.

CRISPI. Egli diceva un momento fa che l'articolo 2 della legge di agosto 1867 per le strade siciliane stabilisce la somma che debba spendersi pel 1868, cioè la sola cifra di lire 500,000...

VALERIO, relatore. No, no!

CRISPI. Mi pare che abbia parlato così l'onorevole mio amico Valerio. Se poi egli, dopo la fatta discussione, si è convinto dell'opposto, oppure se io l'ho inteso male, allora godo di vedere che siamo tutti d'accordo.

VALERIO, relatore. Non c'è questione.

CRISPI. Poichè la Camera è in questo intendimento...

VALERIO, relatore. Mi pare d'averlo dichiarato.

CRISPI... penso che il tenerne ancora parola sarebbe inutile.

Osservo intanto che realmente si sono votate delle cifre per la Sicilia. Tuttavia non dimenticherà l'onorevole Valerio, non dimenticherà la Camera come, a cominciare dalle spese iscritte pel porto di Palermo per venire a tutte le altre spese iscritte per le strade ed i ponti della Sicilia, l'iscrizione non è stata mai seguita dall'esecuzione dei lavori. Quindi noi, Governo libero, abbiamo agito peggio dei Governi assoluti; abbiamo fatto promesse e non le abbiamo tenute; abbiamo burlate quelle popolazioni, le abbiamo illuse. Bisogna star fermi in quello che decretiamo. Poichè la Camera ha stabilito delle cifre pel compimento della rete stradale, è giusto che quelle cifre si spendano realmente, ed io prego il signor ministro dei lavori pubblici a far tutto il suo possibile perchè nell'anno 1868 sia compiuta una buona parte delle strade che debbono congiungere le varie provincie dell'isola, e delle quali un momento fa ho parlato.

CANCELLIERI. Domando la parola per fare una dichiarazione.

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

CANTELLI, ministro per i lavori pubblici. Ripeto alla Camera la dichiarazione, che sarà mia cura di fare ogni sforzo perchè i lavori della Sicilia sieno, per quanto è possibile, proseguiti.

Non posso però lasciar pesare sull'amministrazione l'accusa lanciata dall'onorevole Crispi, che per la Sicilia siasi fatto niente. Parlando soltanto delle opere di strade, di ponti, dirò come dal 1862 al 1867 si sieno spesi in Sicilia, sui fondi straordinari, 6,191,000 lire, senza tener conto di quanto si è speso sul bilancio ordinario; quindi non mi pare che si possa dire che l'amministrazione nulla ha fatto per la Sicilia. Se poi si volesse ricordare quanto si è speso in lavori nuovi per porti, fari e per altre opere in quell'isola, senza parlare delle ferrovie, si oltrepasserebbe la decina di milioni, la quale somma non è per certo inferiore in proporzione a quella che si è spesa per simili opere nelle altre parti d'Italia, nel medesimo periodo di tempo.

CANCELLIERI. Ho chiesto di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Debbo farle osservare che più della sua nota vale l'articolo 44 della legge di contabilità, nel quale è detto: « le somme autorizzate per una spesa straordinaria da eseguirsi in più anni si trasportano negli esercizi successivi fino all'intiero compimento delle medesime. »

Questo dice dunque assai più della sua nota.

CANCELLIERI. Dopo le dichiarazioni fatte dal ministro dei lavori pubblici che alle 500,000 lire di nuovo stanziamento si aggiungono i residui attivi degli esercizi anteriori, e dopo le ultime dichiarazioni del relatore, il quale convenne finalmente in quest'idea, credo che l'annotazione da me proposta sia già sufficiente-

mente dichiarata, e quindi, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministero e della Commissione, ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Ciò stante, non essendovi obiezioni, metto ai voti il capitolo 64 nella somma di 500,000 lire.

(È approvato.)

(Sono parimente approvati, e senza discussione, tutti i capitoli seguenti sino all'89 incluso.)

Capitolo 65, *Strada di Alemagna (Belluno)*, lire 30,000.

Capitolo 66, *Strada Trevisana da Belluno a Primolano per Feltre*, lire 30,000.

Capitolo 67, *Strada Feltrina da Treviso a Belluno*, lire 12,500.

Capitolo 68, *Strada Vicentina (Treviso)*, lire 17,000.

Capitolo 69, *Strada da Udine alla Pontebba*, lire 20,000.

Capitolo 70, *Strada del Polfero da Udine per Cividale al confine illirico*, lire 16,200.

Capitolo 71, *Strada da Portogruaro all'incontro della ferrovia per Udine*, lire 15,000.

Capitolo 72, *Strada del canale di Brenta da Vicenza a Primolano*, lire 13,000.

Capitolo 73, *Strada da Vicenza al confine trevisano*, lire 10,400.

Capitolo 74, *Strada Vallarsa da Vicenza al confine col Tirolo*, lire 24,000.

Acque — Capitolo 75, *Fiume Secchia (Spesa non ripartita)*, lire 30,000.

Capitolo 75bis, *Fiume Ombrone (Grosseto): sistemazione dell'arginatura destra verso il mare*, lire 30,000.

Capitolo 76, *Fiumi Brenta e Bacchiglione nelle provincie di Padova e Venezia (Spesa ripartita)*, lire 360,000.

Spese comuni — Capitolo 77, *Indennità ai proprietari per occupazioni di terre e per opere stradali ed idrauliche negli anni precedenti*, lire 100,000.

Capitolo 78, *Passività arretrate per opere pubbliche non soddisfatte dal Governo austriaco*, lire 400,000.

Porti, spiagge e fari — Capitolo 79, *Ulteriore prolungamento del molo nuovo per 300 metri nel porto di Genova (Spesa ripartita)*, lire 10,000.

Capitolo 80, *Costruzione col concorso del comune di Bosa del porto di Bosa (Spesa ripartita)*, lire 50,000.

Capitolo 81, *Miglioramento del porto Corsini (Spesa ripartita)*. Per memoria.

Capitolo 82, *Prolungamento del molo nel porto di Ancona (Spesa ripartita)*. Per memoria.

Capitolo 83, *Riduzione a molo praticabile della scogliera meridionale del porto di Ancona (Spesa ripartita)*, lire 100,000.

Capitolo 84, *Costruzione di un bacino da carenaggio nel porto di Ancona (Spesa ripartita)*. Per memoria.

Capitolo 85, *Prolungamento per 30 metri di lunghezza del molo di ponente, a palafitta, del porto di Sinigaglia*, lire 20,000.

Capitolo 86, *Continuazione dei lavori del nuovo porto di Livorno (Spesa ripartita)*, lire 100,000.

Capitolo 87, *Sistemazione della via Vittorio Emanuele attraverso la darsena del porto suddetto (Spesa ripartita)*. Per memoria.

Capitolo 88, *Grande ristaurazione del porto di Brindisi (Spesa ripartita)*, lire 900,000.

Capitolo 89, *Prolungamento del molo nel porto di Ortona (Spesa ripartita)*, lire 100,000.

Capitolo 90, *Costruzione del porto di Santa Venere nel golfo di Sant'Eufemia (Spesa ripartita)*, lire 200,000.

NICOTERA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NICOTERA. Qui è il caso di ripetere quello che testè diceva il mio amico Crispi: non basta stanziare delle cifre nel bilancio, bisogna che le somme siano spese. Io so che fino a questo momento nei lavori del porto di Santa Venere, non solo non si sono spese lire 200 mila, ma si sono spese poche migliaia di lire, e so parimenti (e debbo saperlo perchè conosco il paese) che non si lavora. Ora, la Camera ha votato da diversi anni questo porto, ed ha anche stanziato nel bilancio le somme necessarie. Se si fosse lavorato, come si sarebbe dovuto, probabilmente a quest'ora il porto sarebbe prossimo ad essere compiuto, anzi avrebbe dovuto essere consegnato in quest'anno stando alla legge.

VALERIO, relatore. No, no: al 1° gennaio 1870.

NICOTERA. Invece non sarà consegnato nemmeno nel 1870, se si continuerà nel sistema che si è tenuto finora.

Quindi io mi limito a pregare il signor ministro a fare in modo che la somma stanziata in bilancio sia veramente spesa.

PRESIDENTE. Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Debbo anzitutto rettificare la prima asserzione dell'onorevole Nicotera, cioè che si sia fatto nulla, che non si siano spese che poche migliaia di lire pel porto di Santa Venere. Dal 1864 al 1866 per sole spese generali di carico dell'appaltatore, come apertura di cave, sbarcatoi, sistemazione di cantieri e provvista di galleggianti, sarà occorso un dispendio di lire 200,000 e più: e per pagamento di lavori effettivi si sborsarono dal Governo oltre a lire 60,000. Nel 1867 la somma pagata per lavori dal Ministero fu di lire 43,717: in tutto per questo porto avvenne a quest'ora un dispendio di oltre lire 300,000.

Se non venne fatto di impiegare una somma maggiore, ciò deve attribuirsi alle difficoltà insorte nell'apertura delle cave, ed anche a difetto dell'impresa, la quale mancava dei mezzi occorrenti per trasportare le

pietre. Ma ora l'amministrazione sta prendendo le misure perchè le opere siano spinte maggiormente, e spero che lo saranno. Per parte mia non mancherò di dare loro tutto l'impulso possibile; ma, lo ripeto, non posso ammettere l'asserzione che nulla siasi speso, giacchè 300,000 lire non sono niente, come asseriva l'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Io mantengo ciò che ho detto, nè mi spaventa la smentita che mi ha data l'onorevole ministro dei lavori pubblici, poichè d'ordinario succede sempre così. Quando si attacca un'amministrazione, il ministro si alza e protesta; l'anno scorso ho avuto delle proteste immense dal ministro dei lavori pubblici, ma non per questo erano meno vere le cose che io diceva. Mantengo che si sono spese poche migliaia di lire, e l'onorevole ministro deve sapere che la maggior parte di quella spesa è stata sostenuta dalle provincie. Mantengo poi che in quest'anno non si è speso al di là di 11 a 12,000 lire, e non quello che il ministro dice di aver pagato...

VALERIO, relatore. Domando la parola.

NICOTERA... ma quante cose il ministro paga che non dovrebbe pagare? Sarei condotto a ripetere quello che ho detto l'anno scorso. Bisogna sorvegliare di più sugli impiegati del Governo, ed ordinare delle serie verifiche.

In quanto alla difficoltà poi, che l'impresa manca di mezzi di trasporto, l'impresa ha degli obblighi verso il Governo, e se essa non li mantiene, il Governo la punisca.

Quanto alla mancanza di cave di pietra, mi permetta l'onorevole ministro che io gli dica che conosco il luogo meglio di lui (e di ciò non gli faccio colpa): è il mio paese, e so che non mancano le pietre, ma manca la volontà di cavarle.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole Nicotera passa di accusa in accusa, sopra asserzioni che non posso assolutamente ammettere. I lavori del porto Santa Venere sono appaltati, e si paga l'appaltatore di mano in mano che i lavori sono eseguiti. Mantengo che nel 1867 si sono spese...

NICOTERA. Pagate.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici... 43,712 lire. Se poi, egli ci dice che sono i corpi morali i quali hanno sostenute le spese, mi permetto di dire all'onorevole Nicotera che tutti i porti di terza categoria si fanno dallo Stato, e che i comuni e le provincie rimborsano la loro quota di spesa; ora, ritenendo che su queste 43 mila lire ci deve essere un concorso delle provincie, questo sarà rappresentato da un rimborso allo Stato per la metà della somma, e non da un pagamento diretto, fatto dalle provincie interessate all'imprenditore.

Io devo assicurarlo inoltre che la esecuzione di tutti i contratti è sorvegliata, e che i lavori sono riscontrati con tutto lo scrupolo maggiore; che non è punto possibile che si paghino lavori non eseguiti.

Respingo in modo assoluto quest'accusa, che non è meritata dall'amministrazione dei lavori pubblici.

Io ammetterò anche che l'amministrazione alcune volte possa cadere in errore nel modo di dirigere i lavori, ma respingo assolutamente l'accusa che si paghino dei lavori i quali non sono stati eseguiti.

MUSOLINO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole relatore.

VALERIO, relatore. L'onorevole Nicotera già l'anno scorso, a proposito, credo appunto, del porto di Santa Venere, ha fatto quest'osservazione sulle spese che si sono fatte dalle provincie interessate e dai comuni.

Io gli notava l'anno scorso che le provincie, le quali dovevano per il porto di Santa Venere un concorso totale di lire 750 mila, delle quali sarebbero scadute a tutto il 1867 220 mila lire, non avevano pagato al giugno 1867 del debito loro di 220 mila se non che 24,650 lire. Ed io allora faceva istanza al ministro, a nome della Commissione, perchè spingesse quest'esazione, perchè non è ben fatto...

MARINCOLA. Domando la parola.

VALERIO, relatore... che si proceda in questo modo con indebite anticipazioni.

Quest'anno ho di nuovo richiamato dal signor ministro lo stato di questi rimborsi, come di tutti gli altri; e lo stato di questi rimborsi è al giorno d'oggi nelle stesse condizioni che era nel giugno del 1867, cioè di 220 mila lire che debbono le tre provincie interessate, delle quali finora non si è pagato che 24,650 lire.

Questo è necessario che si sappia, perchè non bisogna poi esagerare in certe cose, non bisogna figurarsi che l'amministrazione abbia dei torti più di quelli che non abbia realmente.

Sarà possibile che certe spese siano più o meno ben fatte, ma non bisogna esagerare.

Io spero che il Governo e la Camera vorranno tirare partito da tutte queste osservazioni che si fanno, quando si verrà ad un radicale mutamento di queste cose, dando i lavori a farsi, e che interessano l'ingerenza dello Stato piuttosto per il concorso nelle spese, che non nell'esecuzione. Ma in fin dei conti è anche utile che si mantenga la verità delle cose.

MUSOLINO. Signori, lo stato di questa questione è veramente doloroso. Ai termini della relativa legge del 1863, il porto di Santa Venere avrebbe dovuto essere consegnato dopo quattro anni, cioè a dire nel 1867. Ora se nel corso di quattro anni non si sono spese, giusta le assicurazioni dell'onorevole signor ministro, che 260,000 lire, per arrivare al compimento dell'opera, che esige una spesa di un milione e mezzo, noi, procedendo colla stessa lentezza, dovremo, in ragione di proporzione, aspettare niente meno che altri 20 anni!

È veramente uno scandalo il vedere che, mentre per legge si stanziavano delle somme, che mentre i comuni e le provincie sono obbligate a pagare, e più o meno

pagano, e se non pagano è difetto dell'amministrazione, si venga poi a portare innanzi come scusa plausibile il ritardo di pagamento per parte delle provincie.

Una volta che una spesa è sancita per legge diventa obbligatoria per tutti, Governo, provincie e comuni.

Ma che cosa fa il Governo? Obblighi con tutti i mezzi legali che sono a sua disposizione; obblighi le provincie a pagare, obblighi l'impresa ad adempiere agli impegni assunti; imperocchè l'impresa ha il dovere di eseguire i lavori, indipendentemente dai pagamenti dello Stato e delle provincie.

Per conseguenza, io credo che questa lunga pendenza debba ormai ricevere la sua soluzione definitiva, se non si vuole dare un esempio di più che le leggi si discutono e si sanciscono per pura forma.

MARINCOLA. Io ho chiesto la parola per rettificare le idee esposte dall'onorevole Valerio.

VALERIO, relatore. Ho esposto delle cifre, non delle idee.

MARINCOLA. Perfettamente. L'onorevole Valerio dice che le provincie non hanno rimborsato che 27,000 lire; io osserverò alla Camera che la provincia di Catanzaro, la quale doveva conseguire dal Governo non meno che 70,000 lire per rimborso del 7 per cento sul prestito forzoso, assunto dalla provincia stessa, ha offerto al Governo di ritenere 50,000 lire per l'esercizio del 1867 sui lavori del porto di Santa Venere in conto della sua rata di concorso. Il Governo finora non volle pagare ciò che doveva, ed intanto fa comparire la provincia come ancora debitrice della quota di concorso ai lavori di Santa Venere.

Giorni fa ho ricevuto lettera dal prefetto della provincia, il quale mi dice che si sono stanziati pel bilancio del 1867 lire 50,000, e altrettante per il 1868; io poi so che si è offerto pel pagamento il rimborso del 7 per cento che avanza la provincia pel prestito forzoso.

La provincia di Catanzaro si trova dunque perfettamente in regola; non così il Governo.

In quanto poi a quello che dice l'onorevole ministro che il Governo operò con tutte le sue forze perchè i lavori progredissero, io ho l'onore di dichiarare alla Camera che, per gravi contestazioni insorte tra gli ingegneri del Governo e l'impresa costruttrice, si dovette mandare una Commissione d'inchiesta per verificare da qual parte stesse la ragione. Ebbene, questa Commissione d'inchiesta mandata in luglio ultimo da Firenze per recarsi sopra il luogo, arrivata a Napoli si fermò, per motivo che a causa del colera non poteva recarsi sul sito, e fece quindi da Napoli il suo rapporto di verifica... (*ilarità*) degli inconvenienti che avevano luogo in Calabria relativamente al porto di Santa Venere.

Ora, dico io: come si potevano vedere da Napoli gli inconvenienti del porto di Santa Venere? Si potevano vedere nel modo stesso da Firenze. (*Si ride*) Quella Commissione avrebbe potuto egualmente andare in

China e fare il suo rapporto. Se quella Commissione fosse andata sul luogo, e avesse verificato da qual parte stavano le ragioni, avrebbe veduto che il Governo ha dei gravi torti per riguardo al porto di Santa Venere.

VALERIO, relatore. Domando la parola.

MARINCOLA. E fra gli altri vi è un fatto gravissimo. Invece di 80 metri di diga della larghezza di 30 metri si voleva dall'impresa costruire una diga di 200 metri di lunghezza e larga 15, per dar così luogo ai legni di potersi ricoverare nell'interno, ed eseguirsi l'annegamento dei blocchi anche durante l'inverno per poi completarsi l'allargamento degli altri 15 metri.

Ebbene, l'ingegnere del Governo per capriccio ha voluto che si facessero soltanto gli 80 metri di diga, compendosi tutta la larghezza di 30 metri, non favorendo così l'entrata dei legni e la gettata dei blocchi nella stagione invernale. Ma la Commissione, invece di recarsi sul luogo, si contentò di verificare le cose da Napoli; se si fosse proceduto con maggiore diligenza le cose al certo non sarebbero andate così.

CADOLINI. Io sono lieto che l'onorevole preopinante abbia potuto in qualche modo smentire il fatto che le provincie fossero in arretrato...

VALERIO, relatore. Ha smentito niente affatto... Domando la parola.

CADOLINI. Se l'onorevole relatore farà dal canto suo qualche rettifica, mi rimetterò a quello che egli dirà...

VALERIO, relatore. Non sono espressioni parlamentari...

CADOLINI. Non è mio intendimento di fare appunti al relatore, bensì di combattere il sistema d'argomentazione dell'onorevole Musolino, il quale rimprovera il Governo perchè i comuni e le provincie non hanno pagato la loro parte.

Io sono pronto ad associarmi a tutti coloro che intendono spingere il Governo ad eseguire i lavori che la Camera decreta; ma se i comuni e le provincie non sono pronti a dare i loro contributi, allora io dico che il Governo non è imputabile se i lavori non continuano. Volete costringere il Ministero a ricorrere alla via fiscale onde far pagare i comuni e le provincie, quando si tratta di opere che sono fatte a loro vantaggio? Voi non potete meglio servire agli interessi del paese che incoraggiando i comuni e le provincie ad adempiere più prontamente ai loro doveri e agli obblighi loro imposti dalla legge che determina le quote di concorso nei lavori marittimi. Ma non venite a far rimprovero al Governo, quando i comuni e le provincie sono in ritardo a dare il loro contributo. (*Bene!*)

Io, ripeto, sono qui pronto sempre a censurare il Governo in quella parte in cui manca nell'eseguire le leggi votate dal Parlamento quando riguardano opere pubbliche specialmente del Mezzogiorno; ma se il paese non dà il suo contributo, oh, per Dio! allora è in dovere il Governo di fare niente! (*Bene!*)

VALERIO, relatore. Io domando scusa se ho interrotto l'onorevole Cadolini quando servendosi di una frase poco parlamentare, e cadendo in grave errore, ha detto che l'onorevole Marincola avesse smentito qualche cosa di quello che ho detto io.

Io ho domandato precisamente la parola per fare osservare che l'onorevole Marincola non era nemmeno riuscito a rettificare quello che io aveva affermato. È di fatto che le provincie non hanno pagato. Egli ha bensì accennato ad un diritto di credito di 60 mila lire che abbia la provincia di Catanzaro verso il Governo per questione di dazio-consumo o di ricchezza mobile...

MARINCOLA. Per prestito forzato.

VALERIO, relatore... per prestito forzato. Ciò sarà benissimo; ma questo non induce per nulla che non sia vero quanto si rileva da un documento ufficiale che mi viene dal Ministero delle finanze, che, cioè, la provincia di Catanzaro, la quale doveva, per questo rimborso di spesa, lire 143,000, a tutto il dicembre 1867, non ha fino ad oggi pagato neppure parte di questo suo debito.

Dunque non ci sono nè rettifiche, nè smentite, signori.

Io non vengo qui a dire altro che i risultati esatti che mi procuro colla maggiore precisione che posso.

Faccio ora un'altra osservazione.

L'onorevole Musolino ha detto che il porto di Santa Venere doveva essere dato compiuto nel 1867. Egli forse fu indotto a credere ciò dall'aver visto che nella legge si prescrive che gli stanziamenti relativi a questa spesa dovessero essere completati col 1867. Ma altra cosa sono gli stanziamenti ed altra la prescrizione contrattuale dell'ultimazione dell'opera; ed il fatto pratico è questo: che il contratto stipulato non dà obbligo all'appaltatore di dare il porto di Santa Venere finito se non per il 1° gennaio 1870.

Queste cose le dico solo perchè i fatti siano ben chiaramente determinati senza ombra di dubbio.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo stanziamento di lire 200,000 al capitolo 90, *Costruzione del porto di Santa Venere nel golfo di Santa Eufemia.* (Spesa ripartita.)

(È approvato.)

(Si approvano senza discussione i seguenti sette capitoli:)

Capitolo 91, *Estuario di Venezia - Compimento delle dighe al porto di Malamocco e scavamento dei canali di grande navigazione,* in lire 500,000.

Capitolo 92, *Prolungamento del molo nel porto di Palermo* (Spesa ripartita), in lire 200,000.

Capitolo 93, *Bacino di carenaggio nel porto di Palermo* (Per memoria.)

Capitolo 94, *Costruzione di un bacino da carenaggio nel porto di Messina* (Spesa ripartita), in lire 200,000.

Capitolo 95, *Costruzione di un molo nuovo nel porto di Girgenti,* in lire 100,000.

Capitolo 96, *Nuovi fari sul litorale napoletano* (Spesa ripartita), in lire 150,000.

Capitolo 96 bis, *Pagamento a saldo del faro di primo ordine nell'isola di Santa Croce presso Viesti,* in lire 13,862 71.

Ora siamo giunti alle *Strade ferrate...*

MARINCOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Sì che cosa?

MARINCOLA. Per fare una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Miceli ha chiesto di parlare?

Voci. È mezzogiorno.

PRESIDENTE. Quelli che hanno chiesto la parola, dichiarino su che capitolo intendono di parlare.

MARINCOLA. Sulle ferrovie.

PRESIDENTE. Queste vengono dopo.

Ora la seduta rimane sospesa fino al tocco; e quando sarà ripresa, si farà la discussione sopra i capitoli che riguardano le ferrovie, e sul progetto di legge per l'approvazione dei bilanci. Spero che dentro oggi resterà esaurita la discussione dei bilanci.

(La seduta è sospesa alle ore 12, e ripresa all'1 1/2.)

Leggo il capitolo 97, al quale siamo rimasti: *Strade ferrate — Traforo del Moncenisio,* lire 7,500,000.

(È approvato.)

Capitolo 98, *Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione* (Spesa fissa), lire 260,000.

MICELI. Dirò poche parole su questo capitolo, e parlerò delle ferrovie siciliane, giacchè il mio onorevole amico Nicotera parlerà delle altre ferrovie meridionali.

La Camera ricorderà che sino dal 1866 la società concessionaria delle ferrovie calabro-sicule non contentando nè lo Stato, nè quelle provincie, addivenne ad una convenzione col Governo, nella quale si stabilì la decadenza della società medesima, qualora nello spazio di sei mesi non si fosse messa in perfetta regola, eseguendo tutti gli obblighi assunti. Furono quindi decretati 18 milioni di sussidi per la suddetta società concessionaria, la quale, divenuta cottimista del Governo, doveva continuare i lavori.

Con questo sussidio si sperava dal paese che i disordini, il ritardo ed i danni che si lamentavano dovessero finalmente cessare. Ma fu un inganno per tutti. Ben lungi dal mutarsi la deplorata condotta, si andava di male in peggio. L'anno scorso la Commissione d'inchiesta per gli affari di Palermo ha potuto verificare sopra il luogo che le lagnanze che quelle provincie muovevano riguardo alla costruzione delle ferrovie erano ragionevoli e basate su fatti; e nella sua relazione del 2 luglio francamente dichiarò alla Camera che, in quanto alle ferrovie in Sicilia, procedevasi pessimamente, e ne fece una questione non solo economica e sociale, ma anche altamente politica.

Conchiudeva infine, che era tempo in cui il Governo dovesse decidersi a prendere una risoluzione netta o di sussidiare fortemente e riorganizzare quella società in modo di metterla in condizione di compiere con sicurezza i suoi impegni, oppure di farne dichiarare la decadenza e provvedere in altro modo; giacchè la continuazione nel sistema, che essa stigmatizzava come ibrido e inefficace, non poteva più giustificarsi.

Con quel sistema si spendeano malissimo le somme stanziare e si dava sempre ragione ad universali que-rele e proteste, senza che mai venissero ascoltate.

Dopo quella relazione, che conteneva avvisi tanto salutari, ne avemmo un'altra il 22 dello stesso mese ed anno sul progetto di legge del ministro Giovanola sul riscatto delle ferrovie da parte dello Stato, ed in essa veniva egualmente stigmatizzato il sistema dei sussidi tenuto fino allora dal Governo.

Ebbene; dopo il voto di queste due Commissioni parlamentari ci era da aspettarsi una profonda mutazione di provvedimenti.

Ma avvenne il contrario. Il Ministero attuale, alla vigilia della riconvocazione del Parlamento, concesse la enorme somma di 46 milioni di sussidi alle meridionali, e 4 alle calabro-sicule, quasi che i tristi esperimenti fatti non bastassero ancora.

Ecco quindi riprodursi peggiorando gli antichi inconvenienti. I lavori non vanno innanzi, gli operai restano sulla strada, le popolazioni deluse nelle loro più legittime aspettative.

Io non so da che provenga questa sventura; ma se debbo riferirmi al parere delle due Commissioni testè citate, dico che proviene dalla ostinazione del Governo a seguire un sistema che ha dato per lungo tempo i più cattivi risultati. Forse l'onorevole ministro dei lavori pubblici, come fece stamane allorchè si trattava delle strade rotabili, attribuirà gran parte dei mali che si lamentano in Sicilia a colpa degli abitanti di quell'isola. Egli forse anche ora ci dirà che l'amministrazione non trova neppure lavoranti nell'isola, e deve cercarli nel continente; che non è secondata dalle popolazioni, che anzi è avversata, e che essa non è responsabile dell'inerzia o della riluttanza delle medesime.

Se non che io faccio osservare al signor ministro che a me consta il contrario da documenti irrefragabili che provengono da funzionari del Governo, uomini che hanno consacrato al proposito la loro più viva attenzione.

Trattasi, o signori, di ufficiali dell'esercito, i quali, oltre alla cura che hanno di questi fatti come cittadini e patrioti, ne hanno una maggiore, perchè essi sono condannati alla repressione quando i malcontenti si ammutinano, quando la miseria produce disordini, quando la sofferenza arriva all'estremo e degenera in deplorabili disastri.

Io presto piena fede alla relazione cui alludo, e nella quale trovo, fra gli altri, i seguenti fatti.

Nel febbraio dell'anno scorso alla ferrovia Lercara-Termini erano 4000 operai. In marzo i pagamenti furono sospesi; più tardi furono fatti a spillazzico, quindi furori e grida da tutte le parti. I poveri operai, vedendo che non conseguivano a tempo debito la loro mercede, vedendo che molti erano stati congedati, restando creditori di somme non lievi, concepirono tale diffidenza verso gli appaltatori, che qualche volta negavano la loro opera. Questo funesto esempio fu ripetuto; ed è maraviglia che la povera gente cercasse ad impiegare altrove le sue fatiche, preferendo un utile minore, ma più certo?

Io prego l'onorevole ministro di rilevare che simili rifiuti non provengono da mancanza di volontà a lavorare, ma bensì dalla impuntualità e dai disordini dell'amministrazione, non che da altri più condannabili maltrattamenti di cui erano stati vittima parecchie volte quegli infelici.

Dal medesimo rapporto risulta che nel tratto di ferrovia che si sta costruendo presso Roccapalumba gl'intraprenditori, non solamente trascuravano di fare i pagamenti, ma non protestavano, non agivano in verun modo efficace, quando i cottimisti non compivano a tempo i lavori promessi; passavano di sopra alle mancanze di ogni genere, e finanche a quella di costringere i poveri lavoranti a subire delle diminuzioni nella tariffa della giornata. Spinti dalla necessità sovente cedevano; ma indi a poco protestavano, mettevansi a tumulto e talora anche in sciopero.

Io so che l'anno scorso, alla Pasqua, i terrazzani di Bagheria e di Misilmeri, proprio al giorno in cui dovevano conseguire la mercede di 20 o 30 giorni di lavoro con cui pagare i debiti e dar pane alle loro famiglie, dove imperversava il flagello della fame, non poterono avere un soldo; e gli appaltatori, i quali si attendevano all'infuriare di quegli affamati, calarono segretamente dalla finestra e se la svignarono. Era tale e tanta la miseria di quegli operai che uno degli ufficiali superiori dell'esercito, che fu spettatore di così lugubri scene, a stenti potè acquetare quei disgraziati che invano reclamavano la loro mercede.

Egli volle informarsi, e potè convincersi che gli operai aveano piena ragione, e che erano vittime della propria buona fede.

Mancandosi così ai più sacri patti dagli appaltatori, essi, e non altri, erano causa se qualche volta i lavoratori venivano meno all'appello.

Tralascio molti altri particolari caratteristici, convinto che da ciò che ho detto ognuno di voi rileverà con quanta ingiustizia si proclami secondo il bisogno che in Sicilia non si abbia voglia di lavorare.

Io anzi sostengo, e so che quivi si lavora con grande animo ed energia, quando il lavoro trova un discreto ma sicuro compenso.

La nostra Commissione d'inchiesta sui fatti di Palermo manifestava che il desiderio di ferrovie in Sicilia

è arrivato al parossismo; quindi, nonchè trovarsi operai, colà ogni sacrificio si farebbe perchè una volta l'andamento di quei lavori fosse tale da ingenerare la fiducia del loro vicino compimento. Nè solamente alla ferrovia tra Lercara e Termini avvengono i mali che ho segnalato. Dappertutto regna una derisoria lentezza nelle opere pubbliche. Nella provincia di Girgenti i lavori sono interamente abbandonati. La ferrovia, che dovrebbe congiungere il porto di Girgenti colla parte di quella provincia che tanto abbonda di solfatere, fu cominciata, ma poi restò subito sospesa! Fu aperta una galleria presso il molo, vi si spesero 700,000 lire, e fu lasciata l'opera incompleta, con gran danno del già fatto. Quel paese addolorasi e sfiduciasi in un vano aspettare; vede l'opera in costruzione che di giorno in giorno deperisce, e naturalmente impreca alla dissipazione della pubblica fortuna.

Ognuno sa di quale importanza economica sieno per la Sicilia le ferrovie. Dalla stessa relazione della nostra Commissione rileviamo che la ferrovia tra Messina e Catania rende 9000 lire al chilometro, solo il trasporto dei viaggiatori. Quanto esse renderebbero in quell'isola se la rete fosse compiuta; se le provincie di Girgenti e Caltanissetta, che posseggono tesori nelle loro numerose e ricchissime solfatere, avessero per mezzo delle ferrovie uno sbocco nel mare! Che dire della utilità della ferrovia Palermo-Trapani, sulla quale ancora si discute e che sarebbe la prima sorgente di agiatezza per quelle due importantissime provincie?

E qui finisco per ora. Ho creduto necessario di far conoscere alla Camera i fatti narrati, perchè si rettificino alcune opinioni e si provveda convenientemente; perciò mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e gli domando: che cosa egli intende di fare riguardo al modo più atto ad accelerare la costruzione delle ferrovie in Sicilia, in Calabria e nelle altre provincie meridionali?

Crede egli di far dichiarare la decadenza delle società che non rispondono ai loro obblighi, oppure no? Se no, quale altra risoluzione ha egli preso perchè una questione così vitale si risolva secondo gli interessi del paese? Io prego il signor ministro di prendere una definitiva decisione, uscendo dalla mezza misura cui si è appigliato finora. Questo mio parere è confortato dal suffragio di due Commissioni parlamentari, dalla esperienza già fatta. Da una risoluzione ardita e presta dipenderà il soddisfare i più ardenti e legittimi voti delle nostre popolazioni, ed io spero che non resteranno ancora deluse.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Nicotera.

NICOTERA. L'anno scorso, quando discutevasi il bilancio dei lavori pubblici, fu trattata, piuttosto lungamente, la questione delle ferrovie, e fu in seguito a quella non breve discussione, nella quale la Camera votò un ordine del giorno, che il ministro dei lavori

pubblici presentò un progetto di legge che riguardava tutte le ferrovie. Io non dirò se quel progetto di legge provvedesse veramente al loro riordinamento e se togliesse di mezzo tutti quegli sconci che finora si sono avverati; è certo però che se la Camera avesse potuto discutere quel progetto di legge, probabilmente qualche cosa di buono ne sarebbe venuto fuori. Ma quel ministro cadde; ed il ministro che gli è succeduto ha ritirato quel progetto di legge, ed in sostituzione (dico sostituzione perchè fino a questo momento non abbiamo avuto altro) ha creduto, pochi giorni avanti della riapertura del Parlamento, di dare per decreto reale non pochi milioni ad alcune società di ferrovie.

Il concetto che predominava l'anno scorso in quella discussione era evidentemente quello di richiamare al proprio dovere le società che se ne erano allontanate, e di far dichiarare legalmente decadute quelle altre che chiaramente avevano dato prova di non volere o non potere attenersi agli obblighi assunti.

È impossibile che in questo momento possa trattarsi profondamente questa questione, è impossibile, e per la brevità del tempo, e per il poco incoraggiamento che presentano i banchi della Camera; lo è anche perchè la Commissione del bilancio, se non erro, si è riservata di trattare questa questione quando verranno in discussione i due progetti di legge che sono destinati a legalizzare i due decreti reali. Per queste ragioni mi limiterò oggi a fare delle osservazioni e a domandare al ministro qualche cosa che possa, se non altro, lasciare la speranza a quelle povere provincie, che da otto anni aspettano di vedere portati a termine i lavori, che il Governo seriamente se ne preoccupa.

L'onorevole mio amico Miceli rivelava alcuni sconci che si sono avverati in Sicilia; io potrei citarne molti altri, poichè in questi giorni, non so veramente con quanta ragione, ho ricevuti non pochi indirizzi da Consigli provinciali, da Consigli comunali e anche da diversi rispettabili cittadini non solo di Sicilia, ma pure delle Calabrie, che versano nelle stesse condizioni nelle quali si trova la Sicilia, ed anzi forse peggiori.

Io non mi farò a leggere un'infinità di fatti che si narrano con prove, mi terrò solo a ricordare all'onorevole ministro che, al momento in cui intervenne il Governo con la società Charles, furono pagati circa 400,000 metri cubi di movimento di terra, e questo per il tronco da Montemaggiore a Lercara (circa 15 chilometri). L'impresa Charles, invece, portava in quell'epoca in conto ai suoi subappaltatori 230,000 metri cubi. Il Governo avendo fatto una misura per prendere in consegna questi lavori, ne portava soli 170,000 metri; la differenza tra il Governo e la società era di 130,000 metri; che a 250, producono una somma di lire 325,000, che fu pagata dalla società *Vittorio Emanuele* ed anche dal Governo.

Quando fu fatta l'inchiesta, l'impresa, appoggiandosi sulla misura dei 230,000 metri pagati da essa ai suoi cottimisti, per giustificare i 170,000 metri che abusivamente aveva fatto portare in conto al Governo alla stessa epoca, ha detto che: « al 1° ottobre 1866 avendo pagato di più ai suoi cottimisti, aveva per il seguito dovuto pagare di meno. » E gl'ingegneri del Governo si sono lasciati persuadere da questa cattiva ragione. Taccio il seguito, perchè non conviene dirlo alla Camera.

Il fatto è che l'impresa ha ricevuto 3,300,000 lire, mentre non ne avrebbe dovuto avere che 1,300,000, aumentato del 15 per cento, cioè 195,000 lire, in tutto 1,495,000 lire; la differenza è di 1,831,000 lire.

Potrebbe da questo indursene un'osservazione, che parmi giustissima, cioè se i 20 milioni sono stati spesi nello stesso modo, come lo sono stati i 3 milioni. Una gran parte dei 20 milioni non è stata spesa in lavori.

Ma passiamo oltre per dimostrare come questo servizio è regolato.

L'anno scorso il Governo voleva avere lo stato di quanto si doveva spendere per compiere la strada da Termini a Lercara; gl'ingegneri incaricati dal Governo risposero: 6 milioni, e rotti. Nello scorso mese di gennaio, ponga attenzione la Camera, nello scorso mese di gennaio il Governo replicò la stessa domanda, e gli fu risposto dagl'ingegneri che abbisognavano altri 5 milioni. Ma il Governo ha pagato di già 4 milioni, e rotti. Come va quindi che nella prima perizia risultava che per questo tronco erano necessari 6 milioni, e dopo che se ne sono spesi circa 4, con la seconda si dice che ce ne vogliono ancora 5? È evidente che i 4 milioni non hanno dovuto essere spesi tutti.

Del resto, osserverò che i 4 milioni pagati nel mese di dicembre ultimo, due da spendersi nella ferrovia di Calabria, e due in quella di Sicilia, sarebbero appena bastevoli a non far deperire i lavori già fatti, ma non per opere nuove. Dirò pure che nell'esecuzione dei lavori si sono fatti prima quelli che domandano minor tempo, e che sono esposti a maggior danno.

È elementare che le prime opere che avrebbero dovuto farsi sarebbero state le opere in muratura, e di trafori. Non è d'uopo essere ingegneri per comprendere queste cose. E poi, l'esperienza ci ha dimostrato il danno che ne deriva a fare prima i movimenti di terra, e la società calabro-sicula ha fatto prima i movimenti di terra, ed ha rimesso, Dio sa a quando, le opere che richieggono tempo maggiore; dimodochè se anche oggi fossero compiute tutte le opere di movimenti di terra, noi dovremmo aspettare ancora non pochi anni per vedere messa in esercizio la ferrovia, essendo necessario compiere le opere di muratura e di traforo.

Io spero che il Governo stesso comprenderà che bisogna uscire da questo laberinto; oramai la questione delle ferrovie è per noi divenuta un laberinto. L'anno

scorso quando si agitava questa questione, si diceva: il Governo studierà, vedrà; ma sono trascorsi sette anni, si studia, si vede, si tenta e ci raggiriamo sempre in un circolo vizioso, e torniamo allo stesso punto dal quale siamo partiti. Bisogna che una volta questa questione sia decisa.

Io non dico che sia bene far dichiarare fallite tutte queste società; ma dico: proponete qualche cosa che ci metta in condizione...

DEPRETIS. Domando la parola.

NICOTERA... alla per fine di vedere un giorno compiuti questi lavori i quali costano dei sacrifici allo Stato. Io, poco incoraggiato, lo ripeto, e dal tempo e dalla fisionomia della Camera, mi limito per oggi a fare solamente delle domande all'onorevole signor ministro, e la prima è questa, che concorda con quella dell'onorevole mio amico Miceli.

Quali provvedimenti l'onorevole ministro crede di proporre alla Camera per le ferrovie calabro-sicule? Che cosa ha fatto il Ministero pel tronco di Avellino-Solofra? E qui mi è necessario ricordare che l'anno scorso l'onorevole ministro dei lavori pubblici conveniva egli pure che quei lavori si trovavano in una condizione deplorabile.

Vi sono delle deliberazioni del Consiglio provinciale di Avellino e di quasi tutti i Consigli comunali della provincia, vi sono parimente dei rapporti ufficiali del prefetto, il quale, essendo un rappresentante del Governo, non è mosso da spirito di campanile; egli dice: badate che si perdono dei milioni trascurando questi lavori; si tratta di questo: la maggior parte dei lavori erano stati fatti da una società costruttrice; ma, per effetto di una convenzione, intervenuta tra il Governo e la società delle ferrovie romane, senza neppure denunziare il contratto a quella società costruttrice, quel tronco di ferrovia fu affidato alla società delle ferrovie romane, e per compensarla del sacrificio che facevano di accettare quei lavori, le fu accordato l'esercizio gratuito da Napoli a Cancello per un tempo determinato che poi si è veduto prolungato, non so per qual ragione.

La società delle ferrovie romane, che non si trova in floride condizioni, non ha potuto continuare i lavori, dimodochè è avvenuto che i lavori, trascurati, sono stati dalle continue piogge danneggiati di non poco.

Il ministro l'anno scorso prometteva di studiare con attenzione questa questione e di venire ad una risoluzione, cioè quella o di obbligare la società delle ferrovie romane a continuare quei lavori o a liberarsi dall'impegno che il Governo aveva contratto colla detta società, e ritornare la concessione alla società costruttrice, la quale se avesse proseguito quei lavori, probabilmente a quest'ora li avrebbe compiuti.

Debbo domandare anche all'onorevole ministro che cosa egli pensi di fare della ferrovia di Campobasso. Io non istarò ora a ricordare le gravi questioni che si sono agitate per questa ferrovia; non ricorderò nep-

pure che in un viaggio di un alto personaggio, essendo questi accompagnato dai ministri, dava a quella provincia le più ampie assicurazioni che fra poco tempo si sarebbe veduto passare la locomotiva. I cuori si sono aperti tutti alla speranza; ma probabilmente non sono ancora nemmeno compiuti gli studi, o per lo meno questa questione non è ancora decisa.

Quindi io pregherei l'onorevole ministro di volere dichiarare che cosa si fa di questo progetto e di questa promessa data per la ferrovia di Campobasso.

Finalmente io debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su di un'altra ferrovia. Io mi limiterò ad una parte, poichè per vederla compiuta, disgraziatamente ci vorranno degli anni più di quello che ce ne sarebbero voluti, e con minore sacrificio dello Stato, se non si fosse abbandonata la linea di Conza, intendo parlare della linea Foggia-Napoli.

Io che ho la disgrazia di non poter passare per Roma, ho dovuto tre volte fare quella strada, e, dico il vero, quando ho veduto i lavori da Bovino in avanti, mi sono spaventato, perchè la strada ferrata è costruita nientemeno che in mezzo ad un torrente.

Non domanderò all'onorevole ministro quando potremo aver la fortuna noi disgraziati, che non possiamo passare per Roma, di poter andare a Napoli per la via di Foggia colla ferrovia, senza incontrare gli strapazzi della diligenza, impiegando cinquanta ore. Io gli chiedo quando quel benedetto tronco da Caserta a Benevento sarà finito; e qui debbo ricordare alla Camera che da un pezzo si paga la garanzia chilometrica da Napoli a Caserta per questo nuovo tronco, il quale è principalmente destinato alla continuazione fino a Benevento.

Non dirò neppure quanta utilità ci sia stata nel far questo tronco di ferrovia, perchè ormai è fatto, e non è più questione da discutere; ma, giacchè avete aperto l'esercizio da Napoli a Caserta, e pagata la garanzia chilometrica, fate che la società completi sollecitamente l'altro tronco da Caserta a Benevento, e non permettete che il pubblico sia rimandato da oggi a domani. Abbiamo veduto affissi dei gran manifesti coi quali si prometteva prima, che quel tronco sarebbe stato aperto per la fine di dicembre o anche prima, e poi, per un accidente qualunque, questo tronco non si è potuto aprire in dicembre, e si è lasciato supporre che si sarebbe aperto in gennaio o in febbraio; adesso, finalmente, per tutto conforto si suppone che vi vorrà molto altro tempo prima che quel tronco possa essere messo in esercizio. Quei lavori sono stati condotti in modo che sono avvenuti dei guasti serii, sono avvenute delle frane che potevano benissimo prevedersi.

Ad ogni modo io, per aderire alle premure, non molto piacevoli, che mi sono state fatte da diversi Consigli comunali interessati, e da non pochi notabili di quelle provincie, pregherei il ministro, per tranquillizzare un poco l'opinione di quel paese, a voler dichia-

rare quando questo benedetto tronco sarà aperto: credo di essere modesto nella domanda, non chiedendo per ora quando sarà finito il resto fino a Bovino.

CANTELLI, ministro *pei lavori pubblici*. Gli direi anche questo.

NICOTERA. Io non dubito punto che ella nel dirmelo ne sarebbe convinto, ma mi permetterà che io ne diffidi, non per farle torto, o per negare ciò che ella dice, ma disgraziatamente abbiamo veduto molte volte che ci sono state fatte delle promesse, e poi sono mancate.

Non ricorderò, per esempio, che la stazione di Napoli, la quale è ormai qualche cosa di poco decente, la stazione di Napoli è stato assicurato tante volte che sarebbe finita, ed ancora abbiamo le baracche dilegnate e i ponti provvisorii.

Veda l'onorevole ministro che, io pur dando tutta quella giusta importanza che meritano le sue parole, le quali sono certamente dettate da una sua profonda convinzione, mi è permesso di dubitare che quello che egli dice sarà attenuato; poichè non dipende esclusivamente da lui, ma da altri.

Disgraziatamente in Italia ci siamo messi in un tale sistema con le società delle ferrovie, che non è più possibile a nessun ministro, a nessun uomo, fino a quando durano queste condizioni, di poter assumere un impegno, e di poter assicurare che una data opera sarà portata a compimento fra un determinato tempo.

Io mi aspetto dall'onorevole ministro una risposta alle domande che gli ho dirette, non perchè abbia avuto la voglia di rivolgergli per spirito di opposizione, ma per soddisfare in qualche modo al desiderio vivissimo di quella disgraziata parte d'Italia che n'è interessata.

CANTELLI, ministro *pei lavori pubblici*. Non è mio intendimento d'entrare a discutere sul sistema che convenga seguire onde migliorare la condizione in cui si trova la maggior parte delle nostre società ferroviarie.

I due progetti di legge che ho presentato al Parlamento per convalidare i decreti reali fatti nel mese di novembre e diretti a venire in soccorso di queste società offriranno un'occasione opportuna di discutere ampiamente tale questione: allora si vedrà quali rimedi si possono apportare agli interessi di queste società.

Credo che tale mia riserva sarà approvata dalla Camera, tanto più che ora sto appunto trattando con alcune di queste società per venire ad una convenzione che, mentre le ponga in migliori condizioni, assicuri ad un tempo lo Stato che compiranno fedelmente gli obblighi assunti verso di lui.

Se venissi ora a riferire in modo particolareggiato intorno allo stato di queste società, dovrei pure parlare degli intendimenti del Governo, che è necessario non vengano palesati sino a che le trattative non siano compiute.

Vi sono però nelle interpellanze degli onorevoli Mi-

celi e Nicotera alcune cose speciali, alle quali non solo sono in grado di rispondere ora, ma desidero anzi di farlo.

E prima di tutto mi permetta l'onorevole Nicotera che io difenda l'amministrazione da una nuova accusa che egli le ha mosso, raccontando certi fatti che sarebbero accaduti a Rocca Palomba in occasione della consegna dei lavori della ferrovia dal Governo all'accoltario Charles.

Queste accuse pervennero al mio orecchio assai prima d'ora. E appena mi fu fatto supporre da persona che pareva meritare la maggior fiducia, che erano accadute gravi irregolarità nella consegna dei lavori, ordinai immediatamente un'inchiesta, e ne diedi l'incarico al prefetto di Palermo.

Il prefetto di Palermo chiamò a sè l'ingegnere capo che sorveglia quei lavori; ed, istituita una speciale Commissione, anzitutto fu interrogata la persona dalla quale partì la denuncia; furono rifatti tutti i calcoli che avevano servito alla consegna di quei lavori, e da questa inchiesta risultò che nulla vi era di vero nelle accuse. Anzi la stessa persona che le aveva formulate ebbe a dichiarare che aveva saputo i fatti da essa denunciati da un subappaltatore, il quale probabilmente non contento delle condizioni in cui si trovava in faccia all'appaltatore, aveva tratto in errore quella rispettabile persona, la quale dichiarò e firmò la dichiarazione, che da nessun'altra sorgente aveva attinte quelle informazioni.

Non si credette quindi che fosse luogo di procedere più oltre, dacchè con risultanze così chiare e precise veniva tolta ogni importanza alle accuse che erano state formulate.

L'onorevole Nicotera, passando a parlare delle somme che i decreti del 17 novembre 1867 ponevano a disposizione del Ministero, per continuare i lavori delle ferrovie calabro-sicule, suppone che siano già state erogate nella proporzione di due milioni per la Sicilia, e ne siano stati impiegati due per la Calabria; la verità è invece che, di quella somma non si è finora speso un centesimo. Da uno dei Ministeri precedenti si venne, come è noto, in sussidio delle ferrovie calabro-sicule per una somma di 18 milioni, quando stava per aprirsi l'ultima guerra contro l'Austria. Quella somma fu spesa per continuare i lavori tanto in Sicilia quanto in Calabria, e non è ancora completamente esaurita, perchè l'invasione del colera dell'anno scorso impedì in molti luoghi i lavori, i quali si poterono continuare solo in alcuni punti, ed ancora oggi i lavori che si stanno eseguendo nella linea da Taranto a Reggio si fanno su quel fondo di 18 milioni che è prossimo ad essere esaurito. Non parlo adesso delle ragioni per cui si vennero ad aumentare di altri 4 questi 18 milioni, per non entrare nella discussione che si farà in occasione del progetto di legge sottoposto al Parlamento.

Ho però ordinato che si riprendano i lavori sulla linea Termini-Lercara, lavori che furono sospesi in causa della invasione del colera, e per terminare i quali onde compiere la linea sino a Lercara occorrono ancora 6,000,000; e prego il prefetto di Palermo a volere invigilare perchè siano tolti prontamente gli ostacoli che possono frapporsi alla ripresa di questi lavori, onde non dubito, fidando nella energia di quel distinto funzionario, che fra poco tempo essi saranno attivati. Con ciò rispondo anche alla interpellanza che mi fu mossa ieri dall'onorevole Minghetti.

Molti altri appunti sono stati fatti dagli onorevoli Miceli e Nicotera intorno a cose tecniche e intorno agli appaltatori dei lavori. A questo proposito io debbo ricordare agli onorevoli interpellanti che non bisogna confondere il Governo cogli appaltatori, i quali non sono poi nemmeno appaltatori del Governo, ma della società. Lo Stato deve curare il proprio interesse, vigilare a che siano eseguiti i lavori in modo conforme ai capitolati; ma esso non è poi obbligato a cercare se questi lavori vengano a costar più o a costar meno. Ciò interessa soltanto la società e gli appaltatori. Quando poi il Governo deve subentrare alla società nel possesso dei lavori, esso non accetta già le stime fatte dalla società, non prende a norma ciò che abbiano costato i lavori, ma fa nuove stime in cui i lavori si valutano per quello che valgono. Quindi se si pretendesse che il Governo si facesse ad esaminare i contratti che fanno gli appaltatori coi subappaltatori per vedere se siano più o meno convenienti, esso si attribuirebbe un ufficio che non è il suo, ed assumerebbe una responsabilità non sua. Il Governo, lo ripeto, deve vigilare che i lavori siano eseguiti in modo che corrispondano allo scopo per cui si fanno; ma non può andare più in là. Quando perciò esso anticipa delle somme, deve assicurarsi che queste somme sieno spese integralmente nei lavori a farsi, calcolati al giusto prezzo, e che non ne sia distratta alcuna parte per altri impegni della società. L'impresa Charles ha un contratto colla società delle ferrovie calabro-sicule per cui costruisce le strade ad un dato prezzo chilometrico, ma il Governo avendo coll'impresa una speciale convenzione, non ha da curar altro tranne che di richiedere e di vegliare a che la convenzione sia in ogni parte eseguita a dovere.

Non potrei dare maggiori spiegazioni su queste questioni di dettaglio le quali riguardano più gli ingegneri che il Ministero. Qualora però gli interpellanti bramassero maggiori schiarimenti, non avrebbero che a venire al Ministero ove potrei comunicare loro tutto quello che desiderano. Ma comprenderanno come non sia possibile che il ministro possa dar conto di tutte le più minute particolarità le quali per la maggior parte riguardano questioni tecniche.

Si è parlato degli appaltatori, come se manomettessero tutti gli interessi dello Stato; siffatta accusa non è

ammissibile per la ragione che l'appaltatore delle ferrovie di cui parliamo ha sui lavori che sta costruendo un credito di oltre 8 milioni, e quindi è quanto altri mai interessato alla buona costruzione dei medesimi, sui quali in ogni evento deve fondare il suo credito.

Deplora anche il Governo non meno degli onorevoli interpellanti, che le società concessionarie di ferrovie non abbiano adempiuto esattamente a tutti i loro impegni, e che siasi in conseguenza ritardati i benefizi che si speravano dall'attuazione pronta di quelle linee per le quali il Governo ha fatti tanti sacrifici; ma sono note le cagioni che hanno ridotto le società medesime nelle tristi condizioni in cui oggi si trovano, nè sarebbe giusto accagionarne le società medesime.

Basta che noi ricordiamo che la parte principale del capitale che, secondo le leggi di concessione, le società dovevano procurarsi, dipendeva dalla emissione di obbligazioni; basta riflettere per quali cause non si possono oggi emettere quelle obbligazioni, per restare persuasi che se le società non possono oggi adempire a tutti i loro obblighi, ciò deriva in gran parte da causa indipendente dalle società medesime.

Io credo che a sollecitare il compimento della nostra rete ferroviaria il mezzo migliore sia quello di dare opera per quanto sta in noi a rialzare il nostro credito pubblico.

Non bisogna farsi illusioni, le società concessionarie devono trovare nel provento chilometrico il compenso dell'interesse e dello ammortamento del capitale che impiegano nella costruzione delle ferrovie; ora, se fra la produzione chilometrica e l'interesse del capitale vi sia una differenza, bisogna che lo Stato, che è interessato ad avere ad ogni modo le ferrovie, compensi quella differenza, o sotto una forma o sotto un'altra. Solamente quando, o col rialzarsi del credito in modo che le società possano procurarsi il capitale ad un prezzo minore di quello che costa oggi sul mercato, o collo sviluppo dell'industria e del commercio, acciocchè le strade rendano una somma molto maggiore che quella che rendono in Italia, lo Stato potrà essere esonerato.

LAZZARO. Il ribasso delle tariffe può concorrere molto.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Il ribasso delle tariffe potrà concorrere a migliorare la rendita delle ferrovie, quando esse abbiano già un certo movimento, ma dove non ve n'è molto, non può recare alcun beneficio.

Io accenno un fatto a questo proposito.

Le ferrovie dell'alta Italia, ad onta che abbiano tariffe piuttosto alte, danno già un risultato tale da fare sperare, in un avvenire non lontano, che quella società possa far senza di qualunque sovvenzione governativa.

LAZZARO. Domando la parola.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Quando nelle provincie meridionali saranno sviluppate l'industria ed il commercio in modo che quelle ferrovie rendano quanto

quelle dell'alta Italia, allora sarà facile non solo il completare le linee già decretate, ma costruirne anche delle nuove di second'ordine, alle quali pel momento non conviene pensare.

Del resto, ad onta di queste condizioni poco favorevoli alla costruzione delle ferrovie, condizioni nelle quali non ci troviamo da ieri, ma risalgono ad alcuni anni passati, non bisogna poi asserire che si è fatto nulla, che non vi sono ferrovie. Io prego la Camera di voler prestare attenzione alle cifre che ora esporrò.

Nelle provincie meridionali vi sono in esercizio 1055 chilometri di strada ferrata, ed in costruzione 604 chilometri, in tutto 1659 chilometri di strada ferrata. Io non dico che siasi ottenuto tutto quello che pur si desidererebbe per le provincie meridionali, ma mi pare che neanche si possa dire che siasi fatto nulla. Quando si considera che prima del 1860 non vi era nessuna strada ferrata in quelle provincie, tranne la linea da Napoli a Castellammare e quella da Napoli a Caserta per circa 100 chilometri sole costrutte dal cessato Governo di quelle provincie, il quale fu oggi lodato dall'onorevole Crispi, parmi non si possa con ragione sostenere che nulla siasi fatto dal Governo italiano dal 1860 ad oggi.

CRISPI. Domando la parola per un fatto personale.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. L'onorevole Nicotera mi chiese anche conto della strada ferrata da Caserta a Foggia, ed ha lamentato il ritardo nell'apertura del tratto da Caserta a Benevento, accennando come si fosse già aperto il tronco, a suo dire inutile, da Napoli a Caserta, senza poi prolungare la linea per Benevento.

Ma non si poteva negare alla società l'autorizzazione di aprire questa linea. La legge stabilisce le sezioni di linea che la società ha diritto di esercitare quando sono compiute; il Governo non può rifiutarne l'autorizzazione; d'altronde, quando una tale autorizzazione fu accordata, si credeva che il resto della strada si sarebbe potuto aprire in breve; ciò che sarebbe avvenuto, se molte e importanti frane, nel tronco da Ponte a Benevento, non avessero resa necessaria una deviazione importante che ha prodotto un notevole ritardo nella costruzione di quella linea, la quale è terminata sino a Ponte, e lo sarà sino a Benevento entro il mese di marzo, a meno che le contrarietà della stagione o circostanze imprevedute non arrechino altri ritardi.

Secondo le previsioni che si possono fare oggi, nel mese di marzo la linea sarà compiuta e potrà essere aperta da Caserta sino a Benevento. Altri due tronchi da Benevento a Montecalvo e da Savignano a Bovino saranno terminati nell'agosto del corrente anno; di modo che non resterà che una interruzione di 12 o 15 chilometri nella parte corrispondente alla galleria di Ariano, la quale si ha speranza, secondo i calcoli meglio fondati, che possa venire terminata entro un anno; cosicchè, se accidenti straordinari non intervengono, vi ha fondato motivo di credere che nel mese di ago-

sto o settembre al più tardi del 1869 la locomotiva percorrerà tutta la linea da Caserta a Foggia.

L'onorevole Nicotera ha inoltre parlato delle due linee da Avellino a San Severino, e da Campobasso a Termoli. Quanto alla prima, essa costituisce uno degli obblighi della società delle ferrovie romane. I lavori sono stati sospesi per cagioni che è qui inutile il ricordare, e la cui ripresa, non meno di quelli sulla linea da Orte ad Orvieto, sarà argomento di quelle proposte che io ho in animo di sottoporre in breve alla Camera, onde essa possa prenderle in considerazione in occasione della discussione relativa ai progetti di legge già presentati.

Spero che l'onorevole Nicotera vorrà consentirmi che io non dica per ora di più, onde non rendere più difficile quelle trattative che sono iniziate e dall'esito delle quali dipende che si possa con sollecitudine adempire ai desiderii del Parlamento e del paese che sono pur quelli del Governo.

La società delle ferrovie meridionali sta compiendo la linea adriatica sino a Otranto, e la linea da Gioia a Taranto, la quale dev'essere finita nell'agosto dell'anno corrente; dimodochè, se come ho ragione di sperare, nell'agosto del 1869 la società delle ferrovie meridionali avrà terminata la linea Foggia-Napoli, a quell'epoca essa avrà adempiuto a tutti i suoi impegni meno le due linee che facevano parte della concessione ossia Termoli-Campobasso e Pescara-Rieti. Sul'opportunità di costringere quella società a costruire quelle due linee per le quali non è ancora scaduto il termine accordato dalla concessione, io non intratterrò ora la Camera. Esse sono senza alcun dubbio d'importanza secondaria; e a norma della convenzione fatta colla società, imporrebbero allo Stato un onere gravissimo per sovvenzioni chilometriche. Queste considerazioni potranno forse indurre la Camera a sospenderne per qualche tempo la costruzione, mediante quei compensi ai quali la società sarebbe fuori di dubbio in obbligo di sottomettersi rispetto al Governo. È sperabile che in un avvenire assai prossimo anche queste ferrovie possano costruirsi con minori sacrifici di quelli che lo Stato dovrebbe oggi sopportare; nè dubito che, quando il Parlamento fosse per adottare in questo senso qualche temperamento, quelle generose popolazioni non fossero per apprezzarne il motivo, per quanto esse siano giustamente impazienti di godere dei vantaggi ai quali per le leggi votate dal Parlamento esse possono crederci in diritto di partecipare.

Ma, lo ripeto, anche di questo avrò a parlare in occasione della discussione che si farà sulle strade ferrate, ed esporrò allora quali siano gli intendimenti del Governo e quali i mezzi che esso crede più opportuni onde giungere al risultato da tutti desiderato, che cioè le società possano adempiere agli impegni assunti senza che per questo ne derivi allo Stato un aggravio maggiore di quello da esso assunto colle

leggi che approvano le concessioni, ma sia anzi possibilmente diminuito.

SIPIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il deputato Crispi ha facoltà di parlare per un fatto personale.

CRISPI. Duolmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con una parentesi che non so a quale proposito potè introdurre nel suo discorso, abbia voluto dire che io feci l'elogio del Governo borbonico.

Io non feci l'elogio di alcun Governo; dissi che la Sicilia e la Sardegna sono state maltrattate. La Sardegna prima del 1848; la Sicilia sempre, e peggio dopo il 1860.

Ho combattuto due volte al 1848 e al 1860 i Borboni, e per avere la libertà nel mio paese soffrii dodici anni di esilio.

Non credo che l'oratore che m'ha preceduto e che ha creduto lanciare un dardo contro di me possa dire altrettanto.

Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. L'incidente è esaurito.

La parola spetta all'onorevole D'Ondes-Reggio Vito.

D'ONDES-REGGIO VITO. Signori, io ho poco da aggiungere a quello che hanno detto intorno alla condizione deplorabile dei lavori delle strade ferrate in Sicilia gli onorevoli colleghi che hanno parlato prima di me. Non mi resta altro se non che pregare nuovamente il Ministero, e, direi anche più che il Ministero, la Camera.

Signori, il fatto indubitato è questo: in Sicilia di strade ferrate non ce ne sono; vi sono soltanto promesse delle medesime.

Di chi è la colpa? Si dice delle compagnie che ne hanno avuto le concessioni; sia di loro, sia di altri, a me non preme, io veggio i risultati; ed un Governo, il quale, come il nostro, sventuratamente si è arrogato il diritto, e quindi si è sottoposto al dovere di provvedere a tutto per un sciaguratissimo sistema, deve esso rispondere di tutto. Non ci sono scuse. Se altri ordinamenti amministrativi si fossero stabiliti per il bene d'Italia, allora il Governo peso cotanto non avrebbe.

In Italia il Governo è come il Governo della China, deve rispondere di tutto, sovente anche della carestia.

Dunque in fatto in Sicilia non essendovi strade ferrate... (*Interruzioni*) il Governo ne è colpevole.

Mi sento a dire che c'è una ferrovia da Messina a Catania: ma finalmente quella non è che di 95 chilometri, niente di più. E ce n'è un'altra che è di 37 chilometri, da Palermo a Termini, ed è, come se non esistesse; essa non serve che per diporto: per portare qualche vantaggio dovrebbe essere estesa fino a Lercara, anzi per essere veramente utile, dovrebbe prolungarsi fino a Caltanissetta, allora tornerebbe di molta utilità specialmente per il trasporto dello zolfo.

Sapete come le popolazioni in Sicilia discorrono? E discorrono bene. Esse vedono nel bilancio: *Traforo del Moncenisio*, lire 7,500,000; *Ferrovia ligure*, lire

4,000,000; ma non vedono alcuna somma per le strade ferrate del loro paese; dicono quindi: i denari per le altre strade ferrate vi sono, ma non vi sono per le nostre.

In Sicilia dall'unione sua colle altre parti d'Italia non si è sperato altro bene che la costruzione delle strade ferrate, ma sinora si è sperato invano.

Estrema al presente è la miseria in quell'isola; e quali rimedi materiali e diretti vi si potranno dare di alcuna importanza se non quelle strade?

Rimedi fondamentali sarebbero ordini amministrativi affatto diversi di quelli che il regno d'Italia ha, e che sono grande sciagura non solo per la Sicilia, ma anche per tutta l'Italia.

Io spero che i progetti di legge che porterà il ministro saranno utili in sè e posti seriamente in opera, cioè che il Parlamento, passandoli in legge, vi assegnerà delle somme, ed il Governo ve le spenderà. Che se debbono restare leggi in carta, ed allora il ministro potrà dispensarsi dal presentarli, e la Camera potrà dispensarsi dal deliberarli.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole Brunetti.

MARINCOLA. L'onorevole Brunetti dietro mia preghiera mi cede la parola.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Brunetti a dichiarare, se vuol cedere il suo turno.

BRUNETTI. Se l'onorevole Marincola ha delle osservazioni da fare, io gli cedo volentieri il turno.

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

PRESIDENTE. Aspetti che abbia parlato l'onorevole Marincola, al quale ho già dato la parola.

MARINCOLA. Io seguo l'ordine stabilito dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, vale a dire che non è questo il momento di discutere sul merito e di apprezzare il valore del decreto ultimo, con cui furono dati altri 4 milioni per la continuazione di lavori ferroviari in Calabria ed in Sicilia. Osservo soltanto che bisogna però vedere quale uso si fa di questi stanziamenti fuori legge. I danari si sono già accordati, e la Camera non può apporvi rimedio, e far sì che il fatto non fosse avvenuto; ma che i denari dello Stato debbano andare in dissipazione come per lo passato, è il fatto dove io chiamo l'attenzione della Camera.

Io non nego quello che diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che il Governo abbia fatto di tutto per dotare di due mila chilometri di ferrovie in aggiunta di quelle che già vi si trovano, le provincie meridionali, anzi, dico che se taccia vi è, è la taccia di follia per aver dato troppo e troppo largamente alle compagnie delle strade ferrate, e di averla fatta da tutori col denaro pubblico. Se si fosse andato più avvedutamente, forse si sarebbe potuto pagar meno ed avere più lavoro, ma neanche questo è il tempo di discutere tale questione, la quale si tratterà nell'occasione del riordinamento generale delle strade ferrate.

L'onorevole signor ministro dei lavori pubblici diceva che egli presenterà alla Camera un progetto di legge per la continuazione dei lavori delle linee calabro-sicule, a quale scopo egli ha due progetti in trattazione.

Ebbene, giorni fa mi presentai al ministro pregandolo perchè si provvedesse a che i lavori nella 2^a Calabria si principiassero anche dalla parte intermedia dove la strada esige dei lavori importanti, vale a dire al traforo di Staletti, il quale esigerà tre anni di lavoro durante i quali le linee costrutte ai due estremi sarebbero inesorabili e passive, perchè tagliate in mezzo dalla roccia di Staletti, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi disse che bisogna fare, coi denari dello Stato, tutte quelle linee da Calabria a Sicilia; quindi ciò che egli diceva, vuol dire che noi abbiamo nelle mani un progetto che ci assicurerà il compimento della linea quando avremo i denari per farle, il che costituisce per me una speranza ben troppo lontana, anzi il disinganno di tutte le speranze.

Io dico in aggiunta ai fatti messi avanti dall'onorevole Miceli, che la compagnia alla quale il Governo ha voluto concedere la costruzione dei lavori in Calabria ed in Sicilia senza uniformarsi alle formalità volute dagli articoli 252, 253 e seguenti della legge sui lavori pubblici, porta più gravi responsabilità di quelle annunciate alla Camera.

Quindi, a parte che i denari dello Stato sono andati in dissipazione, poichè noi abbiamo stanziato prima 18 milioni e ne sono stati spesi in lavori appena dodici milioni, un terzo è andato ad impinguare le tasche degli stranieri, e a fare più potente la compagnia costruttrice, la quale si trova in mezzo a questi lavori soltanto per guadagnare, non per fare vantaggio allo Stato.

Io mi limito a riferire soltanto alla Camera, che il Governo ha concesso i prezzi in Calabria e Sicilia, per soli movimenti di terra, ad una lira e 90 centesimi, e la compagnia Charles li ha sottocceduti ad una lira e 65, il che vuol dire un guadagno di trentacinque centesimi ogni metro cubo di terra. E questo, o signori, significa che sopra trenta e più milioni di metri cubi in movimenti di terra che esigono le linee di Calabria e di Sicilia, la compagnia Charles prenderà il guadagno di meglio che 12 a 15 milioni, e questo senza parlare degli scavi subacquei, della muratura e del taglio dei massi granitici, che daranno ben altri milioni.

Ora, se gli appalti si fossero fatti direttamente dalle compagnie costruttrici che in oggi effettivamente stanno eseguendo i lavori, con 18 milioni avremmo un tutt'altro prolungamento di linea di quello che attualmente possiamo vantare.

Io, non ha guari, ho ricevuto dalla Sicilia una lettera gravissima, relativa ai lavori di quelle linee, di cui mi permetto di leggere alla Camera questo passo:

« Posso assicurarla che l'utile netto che ritrasse la

Charles dagli ultimi lavori pagati dal Governo è di oltre il 40 per cento, cosa che risulta confermata anche da qualche confidenza sfuggita ad alcuno di questi agenti superiori di detta impresa.

« I lavori poi che dopo essersi ritirata la sotto impresa, costruì direttamente la Charles coi suoi cottimisti francesi, sono orribili e si eseguono sulla linea Messina-Catania quelli soltanto che davano il più forte interesse, lasciandone taluni anche necessari, come sarebbero le ritirate nelle stazioni.

« Si pagarono poi per di più circa lire 600,000 a titolo di espropriazione sulla linea medesima, mentrè la strada all'epoca della convenzione correva, e le espropriazioni erano state fatte anteriormente, e dovevano essere state pagate o depositate le somme per pagarle.

« Insomma sono stati divorati, espressioni di un agente governativo superiore delle linee di Sicilia, diciotto milioni per un lavoro utile di appena tre quinti, ed il resto è andato ad arricchire gli stranieri, mentre il paese versa nella più orribile situazione. Ed oggi stanno coll'intimo convincimento di riescire a fare altre divorazioni, e di non venire rimossi, giacchè hanno dato l'ordine di acquistare alcuni materiali di costruzione della cessata impresa Beltrami Galloni. »

Ora io chiamo l'attenzione del ministro dei lavori pubblici su questo fatto, giacchè se sussistesse che 600 mila lire furono prima pagate dalla compagnia *Vittorio Emanuele* e poi il Governo le abbia pagate alla impresa costruttrice, si troverebbero già pagate due volte.

Mi permetta l'onorevole ministro che io gli rassegni ancora un altro passo gravissimo di quella lettera: « Gli agenti governativi ordinano, gridano, scrivono, ma l'impresa fa ciò che meglio le accomoda e tira avanti. Se vi potesse essere una Commissione d'inchiesta, e si sentissero tutti questi agenti, e si leggesero i loro rapporti, si troverebbe al certo molta materia a dire in proposito. »

Mi permetto da ultimo di far notare al signor ministro dei lavori pubblici che sulle linee di Calabria sono avvenute le stesse malversazioni, vale a dire che i lavori si sono pagati due volte; una volta dalla compagnia *Vittorio Emanuele* ed un'altra volta dal Governo alla Charles. « L'ingegnere X nell'impresa della sezione Calabria ha dato la sua dimissione perchè il suo capo di divisione lo accusò di certi abusi. L'impresa accettò la dimissione dandogli tre mesi di stipendio ed il viaggio pagato; il suddetto ingegnere disse di non accettare nulla se non gli si pagheranno lire 5000 pei lavori messi di più nella situazione a Governo, come lavori eseguiti dopo il 1° ottobre, mentre erano stati eseguiti prima del 1° ottobre, e perciò portati già in situazione alla società *Vittorio Emanuele*, e poi di nuovo al Governo, per cui pagati due volte.

Dal 1° ottobre 1866 il Governo, secondo la convenzione fatta colla *V. E.*, si obbligò di pagare tutti i lavori che furono eseguiti da tal giorno; e siccome la constatazione dei lavori venne fatta nel gennaio 1867 dagli ingegneri governativi, così l'impresa ha fatto la situazione secondo il suo piacere, duplicando le partite della *V. E.* al Governo.

Io desidererei che questi scandali non sussistessero, ma, se veramente sussistono, io trovo che non solo si violò la legge stanziando delle somme per regio decreto in presenza del Parlamento ed attribuendo alla compagnia costruttrice vari milioni senza le formalità dalla legge richieste, senza la subasta alla quale tutti possono concorrere, ma che il denaro pubblico è stato dolosamente guadagnato dalla impresa costruttrice ingannando la buona fede del Governo.

PRESIDENTE. Il deputato Cadolini aveva chiesta la parola, credo, per fare una proposta. Egli ha facoltà di parlare.

BRUNETTI. Domando la parola.

CADOLINI. La mia proposta consiste in ciò che sto per dire.

A me sembra che la discussione, ove continui come ha cominciato, non possa che riuscire infruttuosa...

LA PORTA. Domando la parola.

CADOLINI. Infatti, dopo le dichiarazioni del signor ministro, che mi pare sieno state accolte dalla Camera, e che hanno per intento di differire questa discussione all'occasione in cui saranno esaminati i disegni di legge relativi agli ultimi decreti fatti dal Ministero per venire in sussidio della compagnia, mi pare che valga veramente a logorare le forze della Camera occupandola oggi ad ascoltare discussioni le quali non sono destinate ad avere per conclusione una votazione. Perciò propongo che si limiti la discussione a quello che riguarda le somme da stanziarsi nei capitoli del bilancio che ci stanno davanti.

Secondo me, nulla v'ha di più nocivo a questioni di questo genere quanto il pubblicare innanzi tempo le più gravi rivelazioni, le quali non giungono più efficaci il giorno in cui la vera discussione ha luogo. Perciò propongo che la discussione attuale sia limitata a quanto concerne lo stanziamento dei fondi che nei singoli capitoli sono proposti.

Voci. Ai voti!

(Vari deputati domandano la parola.)

PRESIDENTE. La proposta del deputato Cadolini riuscirebbe adunque a far chiudere la discussione che riguarda la costruzione ed il tracciamento di linee di strade ferrate, rimandandola all'occasione in cui la Camera avrà ad occuparsi della convalidazione dei decreti per sussidi a strade ferrate che sono in corso di esame negli uffici. Proporrebbe quindi che la discussione si limitasse ora alle somme portate sui capitoli.

Su che cosa ha domandato la parola il deputato Depretis?

DEPRETIS. Per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DEPRETIS. Io volevo far osservare alla Camera, e credo poterlo fare anche a nome della Commissione, che, se si vuol dare a questa discussione tutta l'ampiezza di cui è capace, difficilmente avremo il tempo e il modo di terminarla.

Per chiarire tutti i punti sui quali si tratterono gli oratori che hanno fin qui preso la parola, cominciando dall'onorevole D'Ondes-Reggio, il quale disse che nulla si è speso per le ferrovie di Sicilia, quantunque dai documenti che stanno sotto gli occhi della Camera apparisca essersi assegnati 18 milioni nell'anno passato, e quattro essersi decretati per l'anno in corso...

D'ONDES-REGGIO. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non interrompa l'onorevole D'Ondes.

D'ONDES-REGGIO. Non ho detto nulla. Non ho chiesto che la parola per un fatto personale.

DEPRETIS. Bene, sia per non detto. Per evitare la discussione, io ritiro l'osservazione fatta riguardo all'onorevole D'Ondes, dirò solo che per ispiegare perchè si veda nel bilancio dell'anno corrente stanziata una somma di quattro milioni per la ferrovia ligure, e di sette e mezzo pel Moncenisio, mentre nel bilancio non è scritta materialmente la somma per le ferrovie calabro-sicule, bisogna trattare della condizione della società che per legge è concessionaria di quelle linee, ed esaminare le cause per cui quei lavori son rimasti in ritardo, e l'onorevole D'Ondes ben capisce che una discussione simile non la potremmo cominciare, nè finire adesso.

Tutti siamo intesi che il bilancio di quest'anno deve essere discusso sommariamente: poi dobbiamo tener conto di un'altra circostanza gravissima.

Abbiamo dinanzi alla Camera due progetti di legge che si riferiscono direttamente a questa questione. Sono i progetti di legge per la convalidazione di quattro decreti reali in data del 17 novembre 1867, coi quali decreti si accordano delle anticipazioni o dei sussidi alle società ferroviarie onde si possano proseguire i lavori.

Ora per l'esame di questi due progetti di legge che si riferiscono ad uno stesso ed unico argomento è stata nominata dagli uffici della Camera una sola Commissione, e tutti gli uffici hanno manifestato il voto e dato incarico ai loro commissari, non già di limitarsi all'esame di questi due progetti di legge quali sono letteralmente nel loro tenore formulati, ma, di più, di esaminare la questione importantissima del modo di essere delle società delle strade ferrate, e quindi hanno incaricato la Commissione di esaminare qual è la condizione finanziaria di tutte queste società, quali sono le clausole più sostanziali degli atti di concessione, o

delle stipulazioni ultimamente concluse, in qual modo furono eseguite, ed in fine come procedano, a che punto si trovino, e come possano proseguire i lavori, e quali provvedimenti convenga adottare per risolvere questa questione capitalissima che riguarda le nostre società ferroviarie.

Ora, io domando, vogliamo noi adesso cominciare questa discussione, mentre una Commissione della Camera ebbe speciale incarico di farne l'esame e di riferirne?

Questa Commissione si è già costituita ed ha incominciati i suoi lavori. Essa diede incarico al suo presidente di chiedere gli schiarimenti opportuni al Governo. Ed io, che appunto ho l'onore di presiedere quella Commissione, credetti bene, a risparmio di tempo, di avvisare il segretario generale dei lavori pubblici dei desideri della Commissione e dei dati che gli occorrevano, affinchè la domanda non gli riuscisse improvvisa e potesse prepararli in prevenzione. Appena avuti questi dati, la Commissione ha stabilito di riprendere e compiere senza dilazione il suo lavoro.

In questo stato di cose, mi pare evidente che una discussione che volesse aprirsi su questa questione e un giudizio qualsiasi che si volesse pronunziare in una maniera qualunque sul modo, col quale questa grave questione debba essere risolta, pregiudicherebbe le discussioni che la Camera ha affidate ad una Commissione speciale, e la discussione si farebbe senza quella maturità di consiglio e quell'ampiezza che in una materia di questa natura è indispensabile.

Per conseguenza, io non posso a meno che far presente alla Camera questo stato di cose ed associarmi all'idea espressa dall'onorevole Cadolini perchè si rimandi ad altro tempo la discussione su questo soggetto. Su quanto oggi si è detto, bisogna che resti il protocollo aperto; se la discussione continuasse, quella Commissione non avendo finito il suo lavoro, non potrebbe esprimere il suo voto: i deputati poi che ne fanno parte, che hanno già manifestato nel seno della medesima le loro idee, non potrebbero permettere che si entrasse in questa discussione senza prendervi parte, e si metterebbero in una posizione anormale: perderebbero quasi quella libertà di giudicare che pure debbono serbare, finchè la questione non sia matura nel seno della Commissione di cui fanno parte.

Io quindi mi associo all'idea dell'onorevole Cadolini, e prego la Camera di restringere questa discussione e passare alla discussione dei capitoli.

Molte voci a destra. Ai voti! ai voti! La chiusura!

MELCHIORRE. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. Domanderò prima di tutto se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

L'onorevole Melchiorre ha la parola contro la chiusura.

MELCHIORRE. Io comprendo l'impazienza dalla quale oggi è dominata la Camera...

Voci a destra. No! no!

MELCHIORRE. Perdonino. Questa mozione d'ordine ha per scopo di non permettere che sia espletata e compiuta la ben grave discussione che si era incominciata intorno le ferrovie italiane, sul loro attuale stato, riordinamento ed esequimento, conformemente alle leggi ricordate del 21 agosto 1862 e 14 maggio 1865, ed in specialità di quelle approvate e sancite colle due ultime, e non ancora principiate.

Nel mentre io porto opinione che, avuto riguardo ai gravi interessi che vi si riferiscono, la discussione dovrebbe continuare, perchè tutti i sistemi finora accennati siano svolti e chiariti fino al termine... (*Rumori*)

Soffrano che io dica intero il mio pensiero. Io non sono uso a velare le mie idee...

Voci. Nessuno!

MELCHIORRE... sono schietto ed aperto.

La discussione generale non doveva aprirsi; aperta, bisogna compirla; e questa mozione d'ordine, che tende esclusivamente ad impedire che la discussione generale sulle ferrovie abbia il suo termine, toglie a molti deputati un sacro diritto, quale è quello di rilevare alcune teorie che sono state annunziate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, alle quali io e molti miei amici non possiamo acquietarci. Se voi chiudete la discussione, impedirete l'esercizio di questo diritto, e ne avrete la responsabilità dinanzi al paese. (*Rumori*)

Voci a destra. Ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole deputato Melchiorre, debbo avvertirla che ella è partita da una premessa la quale non è esatta; la premessa cioè che si sia aperta una discussione generale sulle ferrovie; ciò non è. La discussione si è aperta...

MELCHIORRE. Domando la parola.

PRESIDENTE... sopra di un capitolo; tanto è vero che alcuni degli oratori che si sono iscritti, o che sono venuti da me, per chiedere di parlare sulle strade ferrate in generale, sono stati da me pregati di iscriversi sopra di un capitolo speciale.

Dunque non v'è discussione generale sulle ferrovie, ma la discussione è sull'argomento dei singoli capitoli, ai quali deve limitarsi. Gli oratori che hanno fin qui parlato, hanno potuto per avventura fare qualche considerazione generale; ma ella ben comprende, e spero non vorrà farmene un rimprovero, che il presidente non può, ad ogni frase che esca un poco dalla questione, richiamare l'oratore alla questione, poichè sarebbe un'opera troppo seria e lunga; ma è fuori di dubbio che la discussione generale non dovesse aver luogo. Per conseguenza, tutte le considerazioni che

ella ha fatto, non possono certo essere prese in considerazione dalla Camera.

MELCHIORRE. Mi è permesso di replicare? di dare un chiarimento?

PRESIDENTE. La parola spetta ora all'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Io non voglio dire che una parola sola, e parlo in favore della chiusura, in nome della libertà stessa della discussione; perchè quando la Camera sciupa il suo tempo in discussioni che non possono avere un risultato pratico, che cosa fa? Spreca questo tempo non fa altro che...

MELCHIORRE. Mi dice qual è il risultato pratico?

PRESIDENTE. Le dico io, onorevole Melchiorre, di non interrompere sempre.

CADOLINI... non fa altro che chiudersi la via a compiere più tardi una discussione più ampia; perchè quando il tempo che le resta è molto ristretto e molto limitato, è naturale che poi si trovi nella necessità di impedire l'ampiezza della discussione, epperò domando la chiusura, e intendo di difenderla in nome della libertà della discussione, perchè questa libertà sia praticata e rispettata allorquando venga il tempo non solo di discutere, ma anche di deliberare articoli di legge. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Pongo ai voti la chiusura.

(È approvata.)

LAZZARO. Su che?

PRESIDENTE. Sulle questioni sollevate sui capitoli 98 e 99.

Metto ai voti il capitolo 98, *Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione* (Spese fisse), lire 260,000.

(È approvato.)

Capitolo 99, *Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione* (Spese variabili), lire 62,000.

BRUNETTI. Domando la parola.

PRESIDENTE. È chiusa la discussione.

BRUNETTI. Io mi era iscritto su quest'articolo.

PRESIDENTE. Erano molti gl'iscritti...

NISCO. Fra gli altri anch'io.

PRESIDENTE... ma siccome si è chiusa la discussione, io non posso più accordare la parola a nessuno.

BRUNETTI. Domando la parola sull'incidente.

PRESIDENTE. Non c'è incidente. La Camera ha chiusa la discussione.

Se ella vuole parlare sopra l'argomento del capitolo 99, io le accordo la parola, ma se intende di riaprire la discussione che la Camera ha chiusa, non posso accordargliela.

BRUNETTI. Io era in quest'ordine d'idee, e non intendo nè punto, nè poco di oppormi alla decisione della Camera; ed appoggiato dall'onorevole Depretis e Cadolini, cioè, di ritornare alla discussione generale sulle ferrovie, di una questione specialissima, la quale si ri-

ferisce alla sorveglianza tecnica... (*Rumori — Interruzioni a destra*)

PRESIDENTE. Lo lascino spiegarsi.

BRUNETTI. Io ho soffocato un'interpellanza che avrei potuto fare, e ciò per non essere d'ostacolo alla celere discussione dei bilanci.

Prego quindi la Camera a permettermi di dire due parole intorno a questa questione specialissima.

PRESIDENTE. Annunci questa questione.

BRUNETTI. Intendo parlare dei lavori della linea in costruzione da Lecce ad Otranto. (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Ella riapre la discussione.

BRUNETTI. Io non so veramente comprendere perchè non mi si voglia concedere la facoltà di dire due parole.

PRESIDENTE. A me pare che la Camera dovrebbe essere ancora un poco indulgente, e permettere all'onorevole Brunetti di dire qualche parola intorno al modo con cui procedono i lavori di questa linea. Qui non si tratta di aprire una discussione sulla costruzione della strada.

Voci. Sì! sì! Parli!

BRUNETTI. Io intendo di parlare solo sul modo come si conducono i lavori.

Signori, la questione della linea da Lecce ad Otranto, sebbene, nell'apparenza, piccolissima e quasi di lieve momento, posso affermare che nella sostanza è grave, e contiene una questione d'ordine che deve segnare una volta i confini del potere esecutivo.

Se, a mo' d'esempio, la Camera votasse una linea da Firenze ad Empoli, o Piombino, e desse a questa linea uno scopo tutto d'interesse nazionale; se dipoi il ministro riconoscesse che questa linea, anzichè un interesse nazionale, non avesse che un interesse locale, provinciale; che cosa dovrebbe fare il Ministero? La risposta è facile; a me pare di sentirla da tutti voi: non avrebbe altro a fare che recarsi dinanzi alla Camera con un nuovo progetto di legge, il quale, o revocasse la linea già votata dalla Camera, ovvero adducesse tale temperamento da cui si scorgesse che questa linea si debba considerare come d'interesse locale, comunale e consortile, anzichè d'interesse nazionale, quale fu l'impronta data alla legge. Ebbene, signori, questo principio, così ovvio ed evidente, non ebbe sempre buona fortuna nel Ministero dei lavori pubblici, questa dottrina, tuttochè consentita dal buon senso, fu spesso volte violata dal Ministero. Un po' di storia su questa linea... (*Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Non interrompano.

BRUNETTI. Scusino, parlerò appena dieci minuti; debbo accennare pochi fatti...

Voci a sinistra. Parli! parli!

BRUNETTI. Signori, la legge del 1862 per le ferrovie stabilì la linea da Ancona ad Otranto siccome una linea d'interesse nazionale; la legge del 1865 pel riordinamento delle ferrovie confermò quel concetto e lo confermò tanto che l'onorevole Correnti relatore allora

di quella Commissione disse nella sua relazione che da Ancona ad Otranto nell'interesse nazionale neppure un chilometro va perduto. Sorsero alcune questioni intorno all'esecuzione della linea da Lecce ad Otranto. Vi erano alcuni i quali pretendevano il rettilineo di 37 chilometri; vi era poi il ministro il quale aveva in mente non so quale preconcepito disegno di allungare questa linea per Maglie, facendola ascendere nientemeno che a 55 chilometri, vale a dire a 19 o 20 chilometri di più. Ebbene questa questione fu sfiorata appena nella Camera, ed io parlai incidentalmente, ma non si venne ad alcuna conclusione, nè io desiderava allora che ci si venisse.

Il Ministero rimase lì; l'onorevole Jacini infine, avendo libertà d'azione in quanto non era vincolato da alcun voto particolare della Camera, emise il decreto del 25 agosto 1865, e decretò precisamente questa linea più lunga di 20 chilometri, ossia la linea di Maglie, il che metteva a carico dello Stato molte centinaia di migliaia di più di spese nel bilancio delle finanze.

Si dava esecuzione a questa linea; ma, sia per gli ostacoli di una legge, sia per i reclami elevati, questa linea fu condotta sino a Zollino, punto a cui è giunta attualmente, e della quale da pochi giorni si è aperto l'esercizio. Venuto al potere l'onorevole Giovanola, piovvero nuovi reclami, sia da i cittadini, sia dei comuni, sia anche di parecchi deputati, i quali erano molto bene informati delle opinioni e dei bisogni del proprio paese. Allora l'onorevole Giovanola con molto senno, e mi piace di rendergli questa testimonianza di lode, poichè altra volta si credette offeso di alcune parole che io dissi in occasione del porto di Brindisi, ma con molta lode adunque l'onorevole Giovanola ordinò un nuovo esame, e istituì una Commissione del Consiglio superiore dei lavori pubblici composta di uomini onorandi, quali sono il Della Rocca, il Colla, il Milone.

Questa Commissione, dopo avere studiato i progetti antecedenti, finalmente venne nel parere che non era punto da preferirsi la linea contenuta nel decreto, ma che, già giunti i lavori al punto anzidetto, si abbreviasse di 6 chilometri e portando alla finanza un risparmio di 140 mila lire annue di sovvenzione chilometrica. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici credette di non potere affatto giudicare del merito emesso *a priori* senza studi sul terreno. Gli studi sul terreno furono ordinati, il commissario tecnico fu sollecito di mandarli a compimento, e furono condotti con molta accuratezza e quindi rimandati al Ministero dei lavori pubblici ed il Consiglio generale con voto del 4 ottobre ultimo passato anno accolse il parere della Commissione già nominata, e ne stese un ragionamento chiaro e netto da persuadere anche coloro i quali avessero un altro preconcepito per la linea opposta.

Ma non pertanto l'onorevole Giovanola, non con

tento di questo parere, e zelante di voler meglio chiarire la questione, richiese un altro voto del Consiglio generale dei lavori pubblici perchè meglio spiegasse le sue ragioni, perchè meglio dicesse i motivi che lo condussero al voto dato il 9 ottobre 1867. Ebbene, il Consiglio generale dei lavori pubblici in generale adunanza nuovamente confermò quel voto, e qui sott'occhio ho un lungo ragionamento esplicativo del ragionamento precedente.

Il Giovanola si dimise e non ebbe il tempo di emettere il decreto secondo i voti emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Venuto al potere l'onorevole Cantelli, io non voglio biasimarlo, ha creduto, con profondo convincimento, di attuare invece il decreto Jacini, e per tal modo saltare a piè pari due voti unanimi del Consiglio superiore dei lavori pubblici in generale adunanza, senza che l'onorevole Cantelli avesse avuto nuovi studi, o nuovi fatti o nuove ragioni.

Qui cadono due osservazioni. (*Conversazioni*)

L'attuale ministro dei lavori pubblici, ordinando l'esecuzione del decreto Jacini, ha accettato naturalmente le considerazioni che sono la base del parere; ora, le considerazioni del ministro Jacini, quelle che principalmente erano base del decreto, quelle che ne costituivano il principio informatore, erano queste: che la linea da Lecce ad Otranto non ha alcun interesse nazionale, ma soltanto un interesse tutto provinciale.

La seconda questione è, se convenga che un ministro salti a piè pari due voti emessi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, i quali erano fondati sopra studi particolarizzati fatti sul terreno.

Se io volessi ora entrare fino nell'intimi particolari di quel dotto ragionamento del Consiglio superiore dei lavori pubblici, io sarei pronto a farlo, ma, stretto dal tempo, dalle voci di chiusura che incalzano, per non annoiare la Camera, dico soltanto che, quando v'è un corpo costituito come il Consiglio superiore dei lavori pubblici, allora quando questo corpo viene consultato dal ministro, e dà due volte un parere fondato sopra motivi e sopra fatti, allora perchè il ministro viene a disconoscerne l'autorità, e disprezzarne il suo voto?

Quindi io desiderando che, anzichè il decreto Jacini, sia attuato il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, attesochè i lavori non sono puranco incominciati, propongo alla Camera quest'ordine del giorno:

« La Camera, ritenendo che alla linea Lecce-Otranto debba conservarsi lo scopo d'interesse nazionale stabilito dalle leggi del 1862 e del 1865 per le ferrovie meridionali, invita il Ministero ad attenersi, per la prosecuzione della linea, al cammino più breve e più diretto, ed in conseguenza più economico, e passa all'ordine del giorno. »

Signori, io vi raccomando quest'ordine del giorno, sia nell'interesse della legge che avete votato, sia nell'interesse dell'economia, perchè, secondo il Consiglio

superiore dei lavori pubblici, voi avete un'economia di 140,000 lire annue.

Ora, io domando se nelle attuali condizioni d'Italia, se nelle attuali condizioni della finanza, può un ministro, disprezzando due voti uniformi del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fare una spesa di 140,000 lire, inutile, e che il Consiglio dei lavori pubblici addimosta non solo essere dannosa allo Stato, ma anche agl'interessi locali ed agl'interessi particolari di quei paesi. (*Rumori d'impazienza*)

Io non ho altro da aggiungere, e ringrazio la Camera della sua indulgenza.

PRESIDENTE. Chiedo se l'ordine del giorno dell'onorevole Brunetti sia appoggiato.

(È appoggiato.)

Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

CANTELLI, ministro pei lavori pubblici. Non posso accettare l'ordine del giorno proposto dal deputato Brunetti, e ne dirò brevemente le ragioni. Ho sott'occhio un elaboratissimo voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici il quale dichiara preferibile il tracciamento della linea tra Lecce ed Otranto passando per Maglie...

(*Vari deputati domandano di parlare.*)

...voto il quale è preceduto da un rapporto non meno elaborato e diffuso dell'ispettore Rovere. In seguito agli studi ripetutamente fatti dal Consiglio superiore e dagli ingegneri, incaricati di esaminare i progetti che venivano presentati dalla società, uno dei miei predecessori, l'onorevole Jacini, con motivato decreto del 29 agosto 1865 stabiliva il tracciato tra Lecce ed Otranto passando per Maglie, riservandosi di fare quelle parziali rettificazioni che in seguito a nuovi studi ordinati pel tratto fra Maglie ed Otranto sarebbero state prescritte.

Riconosco anche io che, se la questione non fosse ancora pregiudicata, sarebbe forse conveniente o il fare la strada direttamente da Lecce ad Otranto, o, meglio ancora, non farla affatto, giacchè la ferrovia, una volta giunta a Lecce, non aveva più alcuna importanza come ferrovia di prim'ordine, mentre poteva averne quale ferrovia di second'ordine per andare a Gallipoli.

Quando lo sviluppo dell'industria e del commercio locale potrà dare i modi di costruire le ferrovie senza carico dello Stato, tante altre linee secondarie potranno farsi, ma realmente quella tra Lecce ed Otranto non era una ferrovia per la quale ragionevolmente si dovesse caricare il bilancio dello Stato di una garanzia piuttosto vistosa.

Ben vede dunque che, se fossi stato ministro quando si votarono queste sovvenzioni, avrei proposto alla Camera di sopprimere la strada da Lecce ad Otranto; ovvero, se si fosse dovuto costruire questa strada in esecuzione della legge, avrei preso la linea più breve

in modo che il carico che ne veniva all'erario per garanzia chilometrica fosse il meno grave possibile.

Ma poichè per effetto del decreto del mio predecessore, collo scopo di agevolare la diramazione verso Gallipoli, la linea si è portata da Lecce a passare da Zollino e da Maglie, per volgerla di là verso Otranto, credo che sarebbe pregiudicare l'interesse dello Stato e danneggiare sensibilmente quello degli ubertosi territori di quella provincia il farla ripiegare bruscamente, lasciando fuori il paese di maggiore importanza, che è Maglie, ora che la strada ferrata è ultimata fino a Zollino, e che mancano pochi chilometri per giungere a quell'importante abitato. E questo si ravvisa tanto più conveniente giacchè Maglie è un punto, ove concorrono le popolazioni produttrici di olio del capo di Leuca, delle quali si perderebbe il concorso se si volesse allontanare da Maglie la ferrovia per portarla verso l'Adriatico.

È verissimo che fu chiamata l'attenzione del mio predecessore su questo punto da un ricorso di alcuni comuni interessati, ed è pur vero che desso fece esaminare se convenisse di modificare il tracciato approvato, e tornare sulla linea Adriatica, passando da Martano per andare poi fino ad Otranto. Questo solo però riconobbe il Consiglio superiore, che la linea in questo caso riesciva più breve, ma non contraddisse nè poteva contraddire tutte le ragioni largamente sviluppate nel suo primo voto di passare per Maglie, e disse soltanto che qualora non si volesse tener conto dell'importanza delle località che sarebbero meglio servite se la linea si portasse a Maglie, e qualora si volesse considerare che la strada che va a Otranto non può avere alcun grande interesse nazionale, in quanto che il porto di Otranto non ha alcuna importanza commerciale, la linea la più breve, quantunque la strada fosse fatta sino a Zollino, non era altro che quella diretta da Sternatia ad Otranto.

Ma, ripeto, il Consiglio superiore non distrusse punto ciò che aveva ampiamente sviluppato nel suo primo voto che consigliava il passaggio della linea da Zollino a Maglie.

A fronte di queste considerazioni e delle ragioni poste innanzi dalla società, la quale pretendeva un risarcimento di danni in causa del già troppo prolungato ritardo nell'approvare le particolarità della linea che si doveva percorrere, a fronte del succitato decreto del ministro il quale era in via di esecuzione, e per cui la società aveva anche dati affidamenti, non ho creduto di potere secondare la domanda espressa nei ricorsi fatti da alcuni comuni di quelle località, e tanto più poi in quanto che se vi erano ricorsi di comuni che domandavano che la strada andasse ad Otranto per Martano, in molto maggior numero erano i ricorsi di altri comuni i quali domandavano che si andasse per Maglie.

Ed è naturale un tale desiderio, giacchè tutti quei comuni vorrebbero che la strada passasse il più vicino possibile al loro perimetro.

Non si può mettere in dubbio che Maglie sia un centro di una quantità di piccoli paesi, i quali sono popolosi e produttori principalmente di olii. Ho qui una statistica, dalla quale risulta che i comuni, i quali sarebbero serviti dalla linea per Martano ad Otranto propugnata dall'onorevole Brunetti, hanno una popolazione di 18,631 abitanti con una imposta fondiaria di 115 mila lire. I comuni invece che sarebbero serviti dalla linea che va dalla parte di Maglie hanno una popolazione di 42 mila abitanti con una imposta fondiaria di 236 mila lire. A fronte di queste risultanze mi sembrò che non fosse il caso di annullare con un nuovo decreto quello fatto da uno dei miei predecessori, e quindi ordinai che fossero senz'altro proseguiti i lavori fino a Maglie, secondo che era prestabilito. Da Maglie ad Otranto vi erano ancora delle difficoltà di tracciato, e prima di dare il mio assenso alla costruzione di quella linea, esaminerò quali miglioramenti vi si possano arrecare onde renderla più breve che sia possibile, e così sgravare per quanto si può lo Stato dalle spese che gli toccano per la garanzia in ragione dei chilometri, senza pregiudicare però il compimento di tutta la linea fino ad Otranto come vuole la legge.

BRUNETTI. Domando la parola.

Voci a destra. Ai voti! ai voti!

BRUNETTI. Io non posso sottostare ad...

PRESIDENTE. Onorevole Brunetti, non ha facoltà di parlare.

BRUNETTI. Io non posso sottostare...

PRESIDENTE. Abbia la compiacenza di aspettare un momento. Io farei un'osservazione, e se mi si permette anche una proposta.

Il suo ordine del giorno chiama l'attenzione della Camera, ed invoca una decisione per rettificare il tracciato di un tronco di strada ferrata. Or bene; crede ella che la Camera possa al momento trovarsi in grado di dare una decisione veramente fondata sulla convenienza di cambiare o no questo tracciato? No, certamente.

Io proporrei adunque, se la Camera acconsente, che questo suo ordine del giorno fosse inviato a quella Commissione la quale è incaricata di riferire sulla convalidazione dei decreti che riguardano i sussidi dati o da darsi alle ferrovie meridionali.

BRUNETTI. Accetto.

PRESIDENTE. Questa Commissione, quando presenterà la sua relazione, esporrà anche il suo avviso su questa sua proposta. Facendo altrimenti, si apre una discussione che non so quando potrà chiudersi, e non avrà probabilmente nessun utile risultato.

BRUNETTI. Io accetto la sua proposta.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Adunque non la metto nemmeno ai voti perchè mi pare accettata per consenso generale.

Molte voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Rileggo il capitolo 99, *Spese di sorveglianza tecnica delle strade ferrate in costruzione* (Spese variabili), lire 62,000.

(È approvato.)

Capitolo 100, *Ferrovia ligure*, assegnamento quattro milioni.

LA PORTA. Comprendo, signori, che è pericoloso a quest'ora ed in questo momento domandare la parola. Ciò comprendo dai rumori che si fanno in quella parte della Camera. (*Accennando a destra — Rumori a destra*)

PRESIDENTE. Si fanno rumori da tutte le parti. Queste allusioni ad una parte od all'altra della Camera non sono convenienti.

CRISPI. Sono fatti.

PRESIDENTE. Se sono fatti, diverso è il modo d'interpretarli.

LA PORTA. Mi metto a traverso di quest'impazienza, perchè spero mettermi a traverso d'uno stanziamento di quattro milioni che si vuol fare in questo bilancio; 4 milioni vengono stanziati per la ferrovia ligure. Leggo a questo proposito la relazione della Commissione. Leggo in questa relazione... (*Rumori*)

Non parlo se la Camera non fa silenzio. (Oh! oh! *a destra*)

È inutile fare queste esclamazioni che non m'impingono punto, poichè solo me ne impone il dovere di deputato, e il diritto che intendo esercitare.

Voci a sinistra. Parli!

LA PORTA. La Commissione scrive su questo stanziamento:

« Essa crede però di notare, che, approvando il capitolo 100, si deve intendere tuttora riservata la questione della strada ferrata ligure, appaltata nel tempo ad una società che doveva darla costrutta in un termine fisso di gran lunga trascorso, e per una somma determinata, che or sappiamo troppo come sarà di gran lunga superata: poi concessa ad una società di strade ferrate, alla quale si attribuiva un sussidio di 36,000,000 di lire, perchè s'incaricasse di finirla; ed ora infine venuta a mano dell'amministrazione dello Stato per una serie di convenzioni che non furono mai approvate dalla Camera. »

Poichè la Commissione confessa che questa ferrovia è attualmente in mano dello Stato senza che alcuna legge in proposito sia stata approvata dalla Camera, domando alla Commissione su qual base crede fondato questo stanziamento di 4 milioni. Un decreto del potere esecutivo, che ancora non è passato in legge quando la Camera è convocata, non credo possa dar diritto allo stanziamento in bilancio della cifra di 4 milioni. So che c'è un disegno di legge su questa ma-

teria, ed io fo parte della Commissione incaricata di riferirne. So, signori, quanto lo Stato ha perduto pel rimaneggiamento che per ben quattro volte si è fatto per riguardo alla ferrovia ligure: una relazione colla quale la Commissione viene a condannare questi fatti sarà discussa alla Camera.

Voi potrete convincervi come questo è uno dei guai delle nostre spese nazionali; e intanto, poichè non vi è una legge che autorizzi lo stanziamento di questi 4 milioni, io propongo venga radiato sinchè non sarà san- cito dalla Camera.

Signori, lo stato legale sinora è che questa ferrovia debba essere costruita dalla società delle romane, e ancora la Camera non ha approvata alcun'altra legge.

• **VALERIO, relatore.** L'onorevole La Porta solleva una questione di diritto di contabilità allo stanziamento collocato all'articolo 100, dicendo che non vi è legge che lo autorizzi, e cita in prova di questa sua opinione le parole stesse della relazione, le quali indicano, io spero, precisamente lo stato di questa questione.

Però debbo notare all'onorevole La Porta che, quanto allo stanziamento, la legge c'è; ed è il decreto 11 ottobre 1866, che approva la convenzione stipulata dal ministro dei lavori pubblici e da quello di finanze colla società delle ferrovie romane, decreto surto in virtù dei pieni poteri sgraziatamente stati concessi al Ministero dalla Camera per provvedere in genere a continuare i lavori delle strade ferrate.

Io non ho bisogno di ricordare all'onorevole La Porta come io abbia in ogni modo cercato allora di impedire ciò che è avvenuto; ma ciò è pure avvenuto. Quindi il diritto del Governo, il dovere anzi di provvedere a che quei lavori progredissero, e per conseguenza quegli stanziamenti nei bilanci hanno la loro ragione legale, e dal lato della contabilità non c'è nulla che dire.

Date queste spiegazioni che riguardano lo stanziamento che si cominciò nel bilancio 1866, che fu ripetuto in quello 1867, e che per necessità bisogna continuare nell'attuale, se non si vuole che quei lavori siano interrotti, rimane però sempre la questione legale.

Il Governo aveva tanti poteri quanti ne ha esercitati col decreto 11 ottobre 1866? Ecco una prima questione, a parte sempre quello che riguarda lo stanziamento per la continuazione dei lavori.

Il Governo poteva, come ha fatto, sciogliere la società della strada ferrata romana dalla restituzione dei 36 milioni che le aveva dati perchè s'incaricasse di questa linea? Seconda questione.

Il Governo aveva diritto di fare quello che ha fatto, cioè di sciogliere il contratto col credito mobiliare, mediante indennità che sono, credo, in via di liquidazione?

Sopra quest'ultimo punto vi è un progetto di legge davanti alla Camera; sopra tutti gli altri punti io

credo che la questione sia riservata, e che verrà pure esaminata dalla Commissione incaricata dell'esame dei due progetti di legge presentati dal ministro dei lavori pubblici riflettenti la sovvenzione od i sussidi da accordarsi a codeste società, ed alla quale Commissione la Camera ne' suoi uffizi ha dato un mandato esteso nei modi e nei termini che ha indicati poco fa il presidente di essa, l'onorevole Depretis. Ecco lo stato della questione.

Quanto al diritto dello stanziamento, salvo il misurarne la cifra, io credo che non si possa fare obiezione. Se veniamo poi alla cifra, io dirò che la Commissione è venuta pienamente d'accordo col ministro, il quale ha proposto in questa cifra una grande riduzione, perchè nel progetto di bilancio la proposta era di 12 milioni, e poi l'onorevole ministro l'ha ridotta a 4 milioni, ed è dimostrato dalle cifre che sono inserite nel bilancio stesso che questi quattro milioni possono bastare per il corrente esercizio.

Date queste spiegazioni, io credo che la Commissione ha dimostrato che per essa fu pienamente adempito il suo mandato, e che le riserve da essa fatte sono riserve che, mentre non toccano nulla alla legalità dello stanziamento, e dirò pure alla necessità dello stanziamento, dietro il voto della Camera che diede i pieni poteri al potere esecutivo, dall'altra parte mi scaricano dall'entrare maggiormente in questa questione, la quale non avrà la sua sede opportuna, se non quando verrà in discussione il progetto di legge di cui si è più volte parlato.

LA PORTA. Io sento il dovere di rettificare qualche cosa, fra quelle che assennatamente ha dette l'onorevole Valerio. Egli crede che lo stanziamento per nulla nuoccia alla questione, e ciò sta bene filosoficamente, o in massima, ma dopo che il Governo costruisce, e spende il danaro dello Stato, noi che cosa discuteremo? Discuteremo una spesa consumata, un fatto compiuto...

VALERIO, relatore. Domando la parola.

LA PORTA... non avremmo altra azione che contro il ministro che fece quella spesa. Ma quel decreto era in potere del ministro di farlo?

Questa questione è stata trattata appunto dalla Commissione parlamentare cui ho accennato, e fu risolta nel senso della illegalità di quel decreto.

Nei poteri conferiti dal Parlamento al Ministero durante la guerra del 1866 non venne compreso quello di mutare sostanzialmente le convenzioni con le società ferroviarie, di assumere lo Stato lavori a loro affidati, rinunciando a enormi sussidi largiti, ed incontrando nuove enormi spese; quindi io non vorrei pregiudicata la questione, ed in questo senso vorrei ritardato lo stanziamento, finchè la questione di legalità, portata entro quest'Aula, non venga definita.

Se invece si vota lo stanziamento della spesa, noi

poscia faremo una discussione per rimpianto ad un fatto compiuto, e da un Ministero caduto, per una spesa consumata, e credo con poca utilità dello Stato.

Voci. Ai voti! ai voti!

VALERIO, relatore. Io non posso accettare la rettificazione fatta in termini cortesi dall'onorevole La Porta; debbo richiamarlo alle parole precisamente da me dette.

Io non ammetto, nè ammisì mai che il potere esecutivo avesse tutte le facoltà di cui ha fatto uso nel decreto 11 ottobre; ma io non ho mai impugnato che il potere esecutivo avesse facoltà di assegnare dei fondi per la costruzione di queste strade, come ne ha assegnati per la costruzione delle calabro-sicule...

CORRADO. Domando la parola.

VALERIO, relatore... e come ne ha assegnate per altre società.

Se poi il Governo ha ripresa debitamente o indebitamente dalla società delle ferrovie romane la linea ligure, se ha sciolto debitamente o indebitamente il contratto che aveva col credito mobiliare, ciò non cambia lo stato dei fatti: la strada era in costruzione, i lavori la Camera non li voleva interrotti: bisognava quindi continuarli, ed unico modo per continuarli, o stesse il contratto colle società del credito mobiliare, o si lasciassero alle romane, lo sa bene l'onorevole La Porta, era la cassa dello Stato.

A questa ragione aggiungo poi ancora, che questo stanziamento, collocato nel bilancio 1866, fu approvato nel bilancio 1867, e la Commissione del bilancio 1868 non si poteva certo opporre a questo stanziamento dal lato della contabilità.

Noti ciò ancora l'onorevole La Porta, che davanti allo stato delle cose, e non possiamo tornare indietro, si potrà criticare, come diceva egli benissimo, si potrà invocare quella famosa responsabilità di un ministro che non c'è più; si potranno rimpiangere i poteri che la Camera ha dati al potere esecutivo, si potrà rimpiangere tutto ciò: ma tornare indietro e pretendere che quei lavori non siano interrotti, secondo il voto della Camera, se non c'è lo stanziamento, questo certo non si può fare.

PRESIDENTE. Mantiene la sua proposta?

LA PORTA. Dietro le dichiarazioni ultime dell'onorevole Valerio, io, limitandomi ad osservare in faccia alla Camera ed al paese che il disavanzo del bilancio nazionale ha trovato larga sorgente nel sistema che si è tenuto riguardo alle ferrovie, e specialmente alla ferrovia ligure, e non avendo speranza di poter portare aiuto alle finanze con una economia di 4 milioni, ritiro la mia proposta.

PRESIDENTE. Metto a partito il capitolo 100, riflettente la ferrovia ligure, in lire 4,000,000.

(È approvato.)

Rimangono così votati tutti i capitoli.

**RELAZIONE E VOTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE
PER IL BILANCIO PASSIVO DEL 1868.**

PRESIDENTE. Ora si passerà alla discussione del progetto di legge per l'approvazione de' bilanci passivi del 1868. (V. stampato, n° 128-L)

BONFADINI. Io ho chiesto la parola per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Permetta, prima si procederà alla discussione e votazione di questo progetto di legge, e poi le darò la parola.

L'onorevole Sella è invitato a venire alla tribuna per dar lettura della relazione, la quale non si è potuta stampare perchè mancavano ancora le cifre.

Se nessuno domanda la parola sulla discussione generale, si passerà alla discussione degli articoli.

(I tre articoli, posti ai voti, sono approvati.)

Ora si tratterebbe di passare alla votazione per scrutinio segreto; prima però do la parola al deputato Bonfadini che l'ha chiesta per una mozione d'ordine.

**INCIDENTE E DELIBERAZIONI SULL'ORDINE DEL GIORNO,
PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE, AGGIORNAMENTO.**

BONFADINI. Veramente più che una mozione d'ordine è un semplice desiderio che io voglio esprimere.

Vedendo dall'aspetto della Camera che essa sta per aggiornare le sue sedute per un breve o lungo termine, io credo che non sia un esigere troppo di domandare all'onorevole presidente a quali risultati sia giunta o sia per giungere quella egregia Commissione composta di diciotto persone, incaricata di esaminare parecchi progetti d'imposta.

Avendo essa seduto per moltissimo tempo, e fatto anche degl'importanti lavori, la Camera udirà certo volentieri quali sono quelli cui ha posto termine, e su cui potrebbe riferire.

Questo era semplicemente il desiderio che intendevo esprimere al signor presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Corsi, presidente di quella Commissione, ha facoltà di parlare.

CORSI. La Commissione nominata dagli uffici per l'esame della legge presentata dall'onorevole Ferrara sopra il macinato ha molto inoltrato i suoi lavori. (*Forse! forse!*)

La voce non me lo permette.

Il compito che aveva ricevuto nel mandato dagli uffici era abbastanza vasto, quindi vasto deve essere il suo lavoro.

Essa ha già preparate alcune parti del progetto che intende di presentare alla Camera. La relazione sulla proposta di legge pel macinato è compiuta; e alcune modificazioni da proporsi per la legge di registro e bollo sono sul punto di esserlo.

Questi lavori la Commissione intenderebbe di presentarli alla Camera con un rapporto generale.

Quando questo lavoro sia compiuto, la Commissione è dispostissima a presentarsi alla Camera, seppure essa non preferisca che mano mano che i lavori sono compiuti le vengano presentati, onde fare tosto soggetto delle sue discussioni questa rilevantissima materia delle imposte.

PRESIDENTE. L'onorevole Nicotera ha chiesto la parola?

NICOTERA. Io aveva chiesto la parola quando aveva inteso a pronunziare la parola *aggiornamento*, perchè intendeva di oppormi a qualsiasi proroga.

Ma, siccome non è stata fatta alcuna proposta, così aspetterò di parlare nel caso si chiedesse la proroga, essendo, mi pare, gli argomenti che abbiamo a trattare troppo seri...

PRESIDENTE. Non è questione di ciò.

MUSSI. Domando la parola per uno schiarimento che vorrei dal signor ministro delle finanze.

PRESIDENTE. Bisogna ultimare l'incidente sollevato dall'onorevole Bonfadini.

Il presidente della Commissione ha dato delle spiegazioni, e disse che la Commissione è ormai giunta ad aver quasi in pronto la relazione su alcuni progetti, e particolarmente su quello relativo al macinato; avvertì però che la Commissione aveva da principio stabilito che si dovesse fare su questi progetti una relazione generale complessiva, soggiungendo poi che, se la Camera desiderava che venissero di mano in mano presentati i lavori della Commissione, essa sarebbe stata disposta a deporre queste relazioni per ciascuna legge.

Ora, dovendo io dirigere i lavori della Camera, e cercare che vi sia sufficiente materia in pronto, sarei d'avviso che s'invitasse la Commissione a presentare le sue relazioni di mano in mano che saranno preparate; perchè, se volessimo attendere che siano tutte compiute, potrebbe darsi che la Commissione non fosse in grado di presentare così presto questo lavoro, e la Camera intanto non potrebbe occuparsi dell'esame dell'argomento che deve più d'ogni altro preoccupare la Camera, come preoccupa il paese.

LAZZARO. Domando la parola su quest'incidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

CADOLINI. Io riconosco che l'intendimento dell'onorevole presidente, nel proporre che la Commissione presenti successivamente i suoi progetti, muove dal desiderio di sollecitare i lavori della Camera. Io però esorto la Camera a riflettere se veramente questo intento si raggiungerebbe. Io temo che, quando la Commissione abbia presentato uno dei suoi progetti, sorga una discussione che abbracci tutto il sistema delle imposte, che abbracci quindi anche gli altri progetti

che la Commissione starà studiando, e temo che successivamente ad ogni progetto nuovo che la Commissione presenterà si debbano rinnovare da capo sempre i controprogetti e le dispute complicatissime intorno al sistema generale delle imposte. Io credo che queste considerazioni abbiano un fondamento pratico, e chi ha vissuto nella Camera per parecchi anni sa come in pratica accade che, quando sorge la proposta di un'imposta, vi sono di quelli che fanno le controposte d'altri sistemi d'imposte. Ora mi pare che, se la Commissione potesse fare uno sforzo e presentare sollecitamente tutto il complesso delle sue proposte, la Camera potrebbe meglio giudicare dell'opportunità di seguire la Commissione sulla via ch'essa avrà tracciata.

Ognuno comprende che queste mie idee non sono dettate da alcuna predilezione di parte. Queste considerazioni sono dettate dal desiderio che il giorno in cui entreremo nella gran discussione dei provvedimenti finanziari, possiamo entrarvi per non uscirne che allorquando potremo avere per intero provveduto ai bisogni dello Stato. Perciò propongo che si faccia invito alla Commissione di voler sollecitare, per quanto può, la presentazione completa dei suoi provvedimenti.

Mi ricordo che la Commissione fu costituita fino dal mese di luglio. Io stesso da questi banchi, contraddicendo ad alcuni miei amici politici, ho esortato la Camera a voler consentire che gli uffici in quell'epoca avessero ad occuparsi della questione delle imposte, cosa che molti volevano non si facesse. Io stesso ho incoraggiato il mio ufficio a dare alla Commissione un mandato più esteso di quello dell'esame della legge sul macino. Anzi ho l'onore di ricordare che la proposta di dar questo mandato venne dall'ufficio IX dietro mia iniziativa. Ma oggi che siamo venuti al momento di doverci occupare di questa questione delle imposte, mi pare che sarebbe assai pericoloso pel buon esito dei nostri lavori l'entrare in questa discussione allorquando non abbiamo sotto gli occhi un lavoro completo.

PRESIDENTE. Si ricordi solo di una cosa, cioè che il meglio è sempre stato nemico del bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

LAZZARO. La Commissione, della quale ho l'onore di far parte, s'è occupata dei lavori ai quali accennava l'onorevole Corsi che ne è il presidente. Però la Camera ricorderà come il mandato della stessa fosse di esaminare se convenisse approvare l'imposta sul macinato, dopo che avesse esaminato se vi fosse altro modo come riparare all'assetto delle finanze, e la Commissione, come è stato bene osservato, ha cominciato a funzionare in luglio e continuava i suoi lavori per tutto questo tempo.

Io so che vari componenti della medesima, dandosi

alacramente allo studio delle varie questioni, hanno presentato diversi progetti degni di ogni considerazione, e per conseguenza io credo che siasi in grado, fra un tempo non lungo, di poter presentare alla Camera il frutto complessivo dei vari lavori.

Io quindi mi accosto all'opinione dell'onorevole Cadolini, perchè credo che, allorquando questa Commissione, la quale ebbe dalla Camera un mandato così largo, possa riferirle il frutto dei suoi lavori, essa potrà giudicare comparativamente quale è il sistema da tenere, e quindi intraprendere quella discussione, la quale, come osservava lo stesso onorevole Cadolini, non dovrà essere dimezzata.

Da ciò desumo che non si potrà andare molto a lungo senza che la Camera s'impossessi dei principali argomenti che hanno formato l'oggetto dei lunghi studi della sua Commissione.

BONFADINI. Le parole dell'onorevole Cadolini sono ispirate da un desiderio serio e giusto di provvedere ai bisogni del paese e della Camera; ma è appunto per questo che io lo prego di osservare due cose: una che al riaprirsi delle tornate abbiamo già due discussioni generali abbastanza serie ed importanti, una, cioè la discussione generale che deve essere fatta a proposito della esposizione finanziaria del ministro delle finanze, e l'altra, quella che deve intavolarsi circa la proposta e questione sollevata dall'onorevole Rossi, intorno alla quale si è deciso che la Camera avesse ad occuparsi in una discussione generale e speciale, od a proposito della prima legge d'imposta.

L'altra osservazione è questa: che dalle parole che ci espose l'onorevole presidente della Commissione dei Diciotto appare che relazioni speciali intorno a progetti di legge di finanza ve ne sono pronte due, e che del resto la Commissione si affida ad una relazione generale degli intendimenti e dei procedimenti per cui è passata la Commissione stessa, ma che non accetta punto di non dover concludere con un altro progetto di legge. È quindi più che probabile che questa relazione generale sarà, per così dire, la spiegazione degli intendimenti della Commissione, oppure della proposta generale, la quale potrà essere tradotta in uno speciale progetto di legge più tardi. Ma, in fine, la stessa Commissione ha riconosciuto che dei progetti di legge pronti a discutere subito non vi era di meglio, secondo il suo giudizio, che quello sull'imposta del macinato e quello sulla modificazione della tassa di registro e bollo.

Io credo quindi che queste due discussioni, una sull'esposizione finanziaria e l'altra sul macinato, ci condurranno tanto in là verosimilmente, che anche questa relazione generale potrà essere presentata nel corso della discussione, e che quindi non perderemo affatto il tempo cominciando ad esaurire questi due argomenti, i quali ci porteranno a votare una data legge

d'imposta in seguito ad una discussione matura, alla quale potrà prendere parte anche la Commissione dei Diciotto.

Io quindi appoggio la proposta dell'onorevole nostro presidente, e prego l'onorevole Cadolini a volere ritirare la sua.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. L'onorevole Corsi ha facoltà di parlare.

CORSI. La Camera intenderà che, come rappresentante della Commissione, io intendo di conservare la massima neutralità sopra la deliberazione che potrà prendere la Camera; mi preme però che la Camera sia al fatto del vero stato delle cose.

Il mandato che noi abbiamo ricevuto dagli uffici è stato quello di procurare all'erario dello Stato delle imposte per almeno 100 milioni, cercando se si poteva averle all'infuori della tassa sul macinato, ed in ultimo caso ricorrendo al macinato ed a quelle altre imposte che si fosse creduto opportuno di attuare. Ora, veramente la Commissione crede di essersi accostata alla cifra di 100 milioni con l'imposta che propone sul macinato e colle modificazioni alla tassa di registro e bollo. Quindi lo scopo della relazione generale sarà più di fare sapere quali sono gli studi che essa ha fatti, e quali altre vedute ha avute nel fare il suo lavoro, piuttostochè di scendere a fare delle altre proposte concrete di tasse. Quindi io credo che la presentazione separata non potrebbe produrre inconvenienti, tanto più che le due leggi sulle quali porta delle proposte concrete non sono incompatibili fra loro, non si possono seppellire l'una coll'altra. Nè si può dire che colla sola legge delle modificazioni alle tasse di registro e bollo si possa compiere la somma che si cercava di raggiungere per aiutare la finanza dello Stato. Ora, siccome queste due leggi stanno separate e distinte, e, come dico, non si possono confondere per gli effetti finanziari, non credo che ci sarebbe veramente inconveniente ad esaminarle separate l'una dall'altra.

Ho creduto di dare questa spiegazione perchè la Camera possa sapere quale deliberazione debba prendere, determinandosi ad accettare o no la proposta dell'onorevole nostro presidente.

CADOLINI. Io volevo domandare uno schiarimento, cioè se la Commissione intende di presentare la relazione completa, accompagnando questi primi progetti già compilati.

CORSI. Sì.

CADOLINI. Se la Commissione presentasse le sue relazioni, cosa che io credo difficile, mi accosterei alla proposta dell'onorevole presidente. Ritenendo che gli altri progetti di legge che avesse ancora bisogno di studiare nelle sue parti, fossero già nella Commissione generale annunziati siccome principii adottati, allora credo che si potrebbe accettare la proposta dell'onorevole presidente.

CORSI. Chiarirò facilmente il dubbio dell'onorevole Cadolini.

La Commissione, se non fosse sollecitata dalla Camera, ma seguitasse nel suo andamento naturale, farebbe una relazione generale sopra i lavori che ha fatti e poi presenterebbe insieme delle relazioni speciali sopra le leggi che sottopone alla Camera. Questo sarebbe il sistema logico del lavoro che si proponeva la Commissione. Se la Camera desiderasse poi che questa relazione generale venisse più tardi, quando sarà fatta, e che frattanto quelle relazioni speciali sulle leggi che sono in pronto venissero presentate, la Commissione, quanto a quella del macinato, è in grado di presentarla anche in questa stessa tornata, e quanto a quella del registro e bollo, lo potrà fare tra qualche giorno.

CADOLINI. Se mi permette...

Molte voci a destra. Ai voti! ai voti!

CADOLINI. Io non voleva che dire una parola. Se la Commissione non presenta la...

Voti. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Onorevole Cadolini ella non ha la parola.

CADOLINI. Voleva chiedere soltanto...

PRESIDENTE. Ella ha già parlato tre volte. Se la Camera vuole accordargli di parlare di nuovo...

(Parecchi deputati a destra e a sinistra domandano di parlare.)

Molte voci. Ai voti! ai voti!

MACCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Sono tanti che domandano la parola, che io mi trovo obbligato a consultare la Camera riguardo alla chiusura.

Domando se la chiusura è appoggiata.

(È appoggiata.)

La parola spetta all'onorevole Macchi contro la chiusura.

MACCHI. Vorrei soltanto far osservare alla Camera che, se si presentano fin d'ora i rapporti fatti dalla Commissione sul macinato, e sul registro e bollo, non vedo difficoltà, poichè così si avrà tempo di leggerli e studiarli a dovere prima che vengano in discussione le leggi relative. Ma vorrei mettere fin d'ora in avvertenza la Camera che non converrebbe che fosse messa all'ordine del giorno la discussione e la votazione di queste leggi speciali prima che la Camera conoscesse il rapporto generale e complessivo della Commissione. *(Movimenti a destra)*

PRESIDENTE. Ella entra nel merito. Osservi che ora non è in discussione l'ordine del giorno, cioè non si tratta di stabilire che debbano essere posti all'ordine del giorno queste leggi. È questione del modo di riferire.

Interrogo la Camera se intende d'invitare la Commissione a presentare la sue relazioni di mano in

mano che sono preparate, lasciando intatte tutte le altre questioni sul modo e sul tempo di mettere i progetti di legge a cui si riferiscono all'ordine del giorno.

(La Camera delibera affermativamente.)

BONFADINI. Domando la parola sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BONFADINI. Le parole pronunciate dall'onorevole Macchi fanno già prevedere una seconda questione che mi pare necessario si decida fin d'ora. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Mi perdoni, onorevole Bonfadini, non si può fin d'ora decidere quale sia il progetto di legge da mettersi avanti agli altri all'ordine del giorno, trattandosi di progetti di legge le cui relazioni non sono ancora presentate. Quando le relazioni saranno presentate, la Camera deciderà quella che vorrà mettere prima all'ordine del giorno.

Invito l'onorevole Cappellari a venire alla tribuna per presentare una relazione. (*V. Stampato, n° 94-A*)

CAPPELLARI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per la tassa del macinato. (*ilarità e movimenti diversi*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

MUSSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

MUSSI. L'onorevole Bonfadini, nel desiderio che tutti abbiamo vivissimo di provvedere alle nostre finanze, ha domandato delle informazioni sui lavori della Commissione che sta studiando il modo di aprire nuove fonti d'entrata al nostro bilancio. Io, a mia volta, appoggiandomi ad una legge dello Stato, a quella sulla contabilità, prego il signor ministro per le finanze a voler presentare entro il mese il bilancio del 1869, così essendo fissato per legge. Che se ciò gli torna impossibile, lo prego a volerne sollecitare con ogni impegno la distribuzione, onde noi possiamo una volta studiare quelle economie in cui si dovrebbero pur trovare larghe risorse per rifornire le nostre stremate finanze; e convincendo così il paese che, mentre noi lo aggraveremo con nuove imposte, cerchiamo anche d'alleviarlo di quelle spese che non sono affatto necessarie, chiudendo così la via a nuovi aggravii che non so, a vero dire, fin dove ci condurrebbero.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Debbo osservare all'onorevole Mussi come io abbia preso impegno di presentare dentro il mese di febbraio il bilancio del 1869.

Da diversi giorni tutti i Ministri mi hanno trasmesso i loro bilanci, e quello delle finanze è quasi a termine. La Camera non si meraviglierà se alcune correzioni, che i diversi Ministri vi hanno dovuto fare di mano in mano che seguiva la discussione in quest'Aula, abbiano portato qualche ritardo in tale operazione. Posso però assicurare l'onorevole Mussi e la Camera che non tarderò a presentare il bilancio, e se non mi

riescirà di presentarlo dentro il mese di febbraio, sarà al più tardi dentro la prima settimana di marzo.

E, poichè ho la parola, ne profitto per raccomandare alla Camera di fare ogni sforzo per sollecitare il più che potrà la discussione delle leggi di finanza, nelle quali spero di trovarmi abbastanza d'accordo colle Commissioni che hanno già presentate le relazioni, da far sì che le relative discussioni possano andare speditamente.

LAZZARO. Io propongo alla Camera che, dopo che ha decisa la presentazione speciale di progetti finanziari, la discussione della legge, la cui relazione è stata presentata poc'anzi, sia posta all'ordine del giorno per lunedì 24 (*Rumori e movimenti in senso contrario a destra*)

Voci a sinistra. Sì! sì!

LAZZARO. È una proposta come un'altra. Non so perchè io non posso farla.

PRESIDENTE. Perdoni; la relazione non è ancora stampata e distribuita.

La prego di non fare delle proposte impossibili; non si fa che perdere tempo.

Come si può fissare fin d'ora che il giorno 24 vi sarà la discussione di quel progetto, quando la Presidenza non può essere sicura che per quel giorno sia stampata la relazione? La relazione è voluminosa; di più, tutti sanno che naturalmente la tipografia in questi giorni non può lavorare con tutta quell'alaerità con cui procede negli altri; quindi non parmi sia il caso di mettere innanzi una simile proposta.

LA PORTA. Domando la parola.

LAZZARO. Permetta, io aveva le mie ragioni quando ho fatto questa proposta. Da ogni parte della Camera si desidera che si venga presto e radicalmente alle questioni finanziarie, e l'altro giorno la Camera ha deciso doversi mettere all'ordine del giorno la discussione intorno alla proposta dell'onorevole Rossi sul corso forzato. Se male non ricordo, questa discussione avrebbe dovuto farsi immediatamente dopo la discussione dei bilanci, cioè dovrebbe cominciare oggi, o al più domani: la domenica si fa ordinariamente vacanza.

Io conosco la relazione presentata dall'onorevole Cappellari, poichè fo parte di quella Commissione e credo che la tipografia della Camera potrebbe benissimo stamparla in due giorni lavorando alquanto alacramente...

CAPPELLARI. Domando la parola.

TORRIGIANI. E i deputati non devono conoscerla e leggerla prima della discussione?

LAZZARO. Ma se si crede che tre giorni non bastino, io non ho nessuna difficoltà a recedere dalla mia proposta, poichè il mio intendimento era ed è, che noi non ci separassimo punto, e che cominciassimo la discussione della proposta Rossi immediatamente dopo finita la discussione dei bilanci.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Lazzaro, la proposta che ella ha fatto ho già osservato che è impossibile.

LAZZARO. Quella l'ho già ritirata, ho detto qual era il mio intendimento, cioè, che non ci separassimo, per cominciar subito la discussione finanziaria.

PRESIDENTE. Debbo dire in verità che non so comprendere come l'onorevole Lazzaro proponga che una legge di tanta importanza, la quale deve essere bene esaminata e lungamente dibattuta s'abbia a discutere dopo 24 ore che si è distribuita ai deputati. Non facciamo delle proposte che non siano punto attuabili.

L'onorevole Cappellari ha la parola.

CAPPELLARI. Rinunzio a parlare, perchè l'onorevole Lazzaro ha ritirata la sua proposta.

Veramente in tre giorni è impossibile di farla comparire e rivederne le bozze di stampa con quella cura che è indispensabile per così importante materia. (*Interruzione a destra*)

Ma io parlo per me; i deputati parleranno per conto proprio.

PRESIDENTE. Quest'incidente è terminato.

Ora, o signori, prima di passare alla votazione del progetto, io debbo prendere l'iniziativa di una proposta la quale è necessario che sia decisa dalla Camera in questa stessa tornata.

Secondo le consuetudini, in questi giorni la Camera ha sempre preso un po' di riposo.

Io debbo tenere conto di questo fatto, perchè non vi sarebbe di più spiacevole che la Camera fra qualche giorno non si trovasse in numero...

NICOTERA. Domando la parola.

PRESIDENTE... e non potesse discutere, sarebbe assai meglio che la Camera, per evitare questo sconcio...

LA PORTA. Domando la parola.

PRESIDENTE... dichiarasse di aggiornarsi per alcuni giorni.

Se poi tutti credono di potersi fermare, e continuare alacramente ad occuparsi dei lavori in corso, non sarà certamente da questo Seggio che verrà un eccitamento perchè si aggiornino, anche di poco, le nostre sedute; ma, ripeto, bisogna tener conto dei precedenti e delle consuetudini. Epperò io prego la Camera di volersi apertamente dichiarare in proposito, com'io apertamente la invito.

Quanto a me, se la Camera è disposta a tener conto, come mi sembra si debba tenere, dei precedenti e delle consuetudini, io assumo la mia parte di responsabilità nella deliberazione di aggiornarsi per alcuni giorni, onde intraprendere poi subito la grave discussione, la quale è stata provocata dall'ordine del giorno del deputato Rossi Alessandro, che si concatena precisamente colla situazione finanziaria.

Io domando agli onorevoli deputati se credono che, dovendo domani incominciare una discussione sulla situazione finanziaria, e precisamente sopra il modo di sopprimere il corso coatto, possano essere disposti

ad intraprendere questo grave dibattimento, e se non vi possa essere pericolo, per cause più o meno indipendenti dai deputati, che la Camera non si trovi in numero.

Naturalmente, riguardo ai nostri colleghi, una responsabilità collettiva l'abbiamo. Dunque tutti siamo interessati a far sì che il Parlamento compia con decoro il suo dovere e si evitino certi spiacevoli confronti.

Ciò detto, do la parola all'onorevole Nicotera.

NICOTERA. Io comprendo le giuste osservazioni dell'onorevole presidente, cioè che sarebbe sconveniente che la Camera non si trovasse in numero; ma non posso dimenticare l'impazienza che, specialmente da una parte della Camera... (*Mormorio a destra*)

Non ho detto quale; se credono che le mie parole sieno dirette ad essi, sia pure. Non posso dimenticare l'impazienza che da una parte della Camera si è messa, per votare senza discussione una quantità di leggi, e per votare a precipizio i bilanci... (*Segni di sorpresa e rumori a destra*)

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Nicotera, non è così. Dopochè la Camera ha impiegato circa quaranta sedute per discutere un bilancio sommario, indubitatamente non si può dire che abbia precipitata la discussione. Io prego l'onorevole Nicotera, prima di confermare questo suo appunto, che non qualifico diversamente per essere temperato, lo prego di trovare un esempio in qualunque paese in cui la discussione di un bilancio duri più di quaranta sedute. (*Bravo! Bene! a destra*)

NICOTERA. Dunque rettifico, dirò *sommariamente o a passo di carica*. Ricordo l'impazienza colla quale in ogni cosa che si è presa a discutere si è domandata la chiusura.

Ora non comprendo, dopo questa premura della Camera, tanto più dopo le ripetute dichiarazioni del ministro delle finanze sulla necessità di discutere presto certe leggi, non comprendo, dico, come la Camera possa, di fronte a queste condizioni, prendere le vacanze carnavalesche.

L'onorevole presidente ha citato i precedenti della Camera; ma io dirò che negli anni precedenti non avevamo un quadro così spaventevole, come lo abbiamo oggi, delle condizioni della nostra finanza.

Quando stiamo per domandare ai contribuenti dei gravi sacrifici, credo che possiamo benissimo incominciare a farne uno anche noi, che non è certo paragonabile a quello che domandiamo ai contribuenti, cioè quello di rinunciare a queste vacanze.

Quindi io mi permetto di oppormi alla proposta dell'onorevole presidente; ed in nome mio e di tutti i miei amici, dichiaro che noi voteremo contro le vacanze.

BREDA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non credo che nessuno di noi, e tanto

meno chi ha l'onore di presiedere, voglia proporre delle vacanze per godere delle feste carnavalesche; credo che non sia questo l'intendimento di alcuno; ma l'onorevole deputato Nicotera sa che, quando i deputati sono assenti da lungo tempo dalle case loro, hanno molte faccende cui dare disbrigo.

La cosa è evidente. Non si può supporre nei colleghi un intendimento meno che lodevole.

Non facendosi altra osservazione, interrogo la Camera se intenda o no di aggiornarsi; poi stabiliremo, nel caso affermativo, per qual giorno s'intenda ricominciare le tornate.

(La Camera delibera affermativamente.)

Ora vediamo sino a qual giorno intenda aggiornarsi.

Io propongo che la Camera ripigli le sue tornate il 2 marzo.

(*Rumori a sinistra*)

LAZZARO. Domando la parola.

Io vorrei fare un emendamento alla proposta dell'aggiornamento fino al 2 marzo; quindi propongo che almeno l'aggiornamento che avete votato non duri oltre il 26 febbraio. (*Conversazioni generali*)

PRESIDENTE. Se non si fa silenzio perdiamo il tempo e non deliberiamo nulla.

Vi è un emendamento del deputato Lazzaro di aggiornare la Camera fino al 26 febbraio, invece del 2 marzo.

Domando se è appoggiato.

(È appoggiato.)

Lo metto ai voti.

(Non è approvato.)

Metto ai voti la proposta che la Camera si aggiorni fino al 2 marzo.

(È approvata.)

La parola spetta al deputato La Porta sull'ordine del giorno.

LA PORTA. Pregherei il presidente e la Camera a voler determinare il giorno preciso in cui avrà luogo la discussione sulla mozione dell'onorevole deputato Rossi.

PRESIDENTE. È la prima all'ordine del giorno di lunedì 2 marzo.

LA PORTA. A questo proposito mi permetterei di volgere una preghiera alla Commissione generale del bilancio affinché voglia presentare al riaprirsi della Camera la sua relazione sugli organici, perchè a quest'occasione più che al bilancio del 1869 la Camera può esercitare il suo voto efficace in materia di economie.

PRESIDENTE. Sarà tenuto conto di questa raccomandazione.

BARGONI. La relazione sarà in pronto senza dubbio il 2 marzo.

AUDINOT. Fo istanza perchè si mandi a domicilio la relazione sul macinato.

PRESIDENTE. Senza dubbio, appena che sia stampata, sarà cura della Presidenza d'inviarla a domicilio ai deputati, perchè si possa subito esaminare.

Adesso si procede allo scrutinio segreto sul progetto di legge pel bilancio passivo, ma prego i signori deputati di votare regolarmente per ordine alfabetico, perchè, se la Camera non si trova in numero, si dovrà pubblicare il risultamento dell'appello.

(*Si procede all'appello nominale.*)

Risultamento della votazione:

| | |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti | 214 |
| Maggioranza | 108 |
| Voti favorevoli | 176 |
| Voti contrari | 38 |

(La Camera approva.)

La seduta è levata alle ore 5 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì 2 marzo.

1° Discussione intorno ad una proposta del deputato Rossi Alessandro, relativa all'abolizione del corso coatto de' biglietti della Banca Nazionale.

2° Svolgimento d'una proposta di legge del deputato Alvisi per istabilire una tassa di famiglia in sostituzione di quella del macinato.

Discussione dei progetti di legge.

3° Ordinamento del credito agrario;

4° Affrancamento delle decime feudali nelle provincie napoletane;

5° Riordinamento ed ampliazione dell'arsenale di Venezia;

6° Approvazione della convenzione col municipio di Comacchio, relativa al possesso e all'amministrazione di quelle valli ritornate al comune;

7° Costruzione obbligatoria delle strade comunali.

8° Designazione delle sedi dei tribunali militari speciali.

9° Esecuzione delle sentenze pronunciate dai conciliatori.

