

TORNATA DEL 23 APRILE 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

SOMMARIO. *Congedi.* — *Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici* — *Opposizioni del ministro e dei deputati Viacava e Biancheri, ingegnere, alla riduzione sul capitolo 15, la quale è sostenuta dal relatore Monti Coriolano, e rigettata* — *Opposizioni del ministro e dei deputati Negrotto e Maldini al risparmio proposto sul 16°, Manutenzione e riparazione dei porti, spiagge e fari, e loro considerazioni* — *Osservazioni e istanze diverse dei deputati Valerio, Bullo, Biancheri, ingegnere, Arrivabene, e risposte del ministro e del relatore sui lavori, sulle somme e sul modo di stanziamento* — *Voto motivato dai deputati Viacava, Pescetto ed altri sui porti di quarta classe* — *Dichiarazioni del ministro, e osservazioni dei deputati Possenti e Valerio* — *Approvazione del voto proposto e del capitolo* — *Istanza del presidente per la più sollecita discussione del bilancio, e avvertenza del deputato Valerio* — *Domanda del deputato Ferrara circa il tempo da stabilire per la discussione sulla esposizione finanziaria, e risposta del ministro per le finanze* — *Domande e raccomandazioni del deputato Zauli-Nardi sul capitolo 17, relativo alle ferrovie, e spiegazioni del ministro* — *Sul 18°, Sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie delle società private* — *Considerazioni diverse e proposta del deputato Sormani-Moretti per il riordinamento del servizio di sorveglianza delle ferrovie.*

La seduta è aperta al tocco.

CALVINO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato; indi espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,597. Il sindaco della città di Cagliari ricorre alla Rappresentanza nazionale perchè voglia accordare al Governo i mezzi necessari per ristabilire il servizio dei vapori postali tra Cagliari e Napoli.

12,598. Il comizio agrario di Salerno s'associa alla petizione presentata da quello di Torino per ottenere la soppressione d'ogni dazio d'esportazione sul vino.

CONGEDI.

PRESIDENTE. Per urgenti affari privati il deputato Civinini domanda un congedo di otto giorni; il deputato Vacchelli di cinque; il deputato Pera di un mese; il deputato Valussi di un mese.

(Cotesti congedi sono accordati.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1869.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio 1869 del Ministero dei lavori pubblici.

Nelle antecedenti sedute furono già approvati tredici capitoli di questo bilancio. Ora passiamo al capitolo 14, *Pigionì per servizio dei porti* (Spese fisse), proposto dal Ministero e dalla Commissione nella somma di lire 2500.

Se nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato.)

Capitolo 15. *Materiale per l'illuminazione dei fari e fanali*, proposto dal Ministero in lire 326,500, ridotto dalla Commissione a lire 300,000.

PASINI, ministro *pei lavori pubblici*. Con tutto il mio desiderio di accettare le economie proposte dalla Commissione, pure debbo a questo capitolo 15 dichiarare che le 26,500 lire, che la Commissione propone di difalcare, sono destinate per pagare un personale tutto affatto speciale, secondo le leggi napoletane. Questo personale non è compreso nel capitolo 13 intitolato *Personale subalterno del servizio marittimo*. Per il modo con cui venivano fatti i contratti nel Napoletano, erano incaricati coloro che assumevano il servizio dell'illuminazione dei fari di pagare anche il personale relativo, e lo Stato corrisponde a questi appaltatori la somma equivalente. Il difalcare adunque dal capitolo 15 le lire 26,500 toglierebbe affatto i mezzi per pagare questo piccolo personale. Chiedo pertanto che la somma di lire 26,500 sia conservata al capitolo 15.

VIACAVA. Io aveva domandata la parola per fare la

stessa proposta che avete sentita dall'onorevole signor ministro. A me sembra che la censura, quando è ingiusta, immeritata, debba sempre respingersi da qualsiasi parte ella sia per venire.

Il relatore ha fatto osservare che nella somma di lire 121,571 destinata al servizio dell'illuminazione nel Napoletano vi erano compresi i salari dei guardiani ed altri inservienti, i quali avrebbero dovuto essere contemplati nel capitolo 13. Chiama questo un sopraccarico del personale, fuori della propria sede, una irregolarità, prescrivendo che al più presto debba venire a cessare.

Io credo invece che il fatto lamentato dall'onorevole Monti non sia che una pura osservanza di regolamento. Sta in fatto che il personale dei fari viene regolato, come ha detto il signor ministro, da due regolamenti differenti. Uno è quello, se non erro, del 17 settembre 1848 per l'Italia meridionale; l'altro è quello del 17 febbraio 1856 per l'Italia settentrionale. Il lamentato inconveniente è la conseguenza dell'applicazione di questi due differenti regolamenti.

Diffatti, nella parte settentrionale il personale subalterno dei porti e fari dipende direttamente dall'amministrazione, la quale paga gli inservienti ed i guardiani; quando invece nell'Italia meridionale sono gli appaltatori dell'illuminazione dei fari che pagano direttamente i fanalisti.

Ora, a me sembra che lo stanziamento in due diversi capitoli della somma necessaria sia la conseguenza dell'applicazione di queste diverse disposizioni regolamentari. Potrà l'onorevole relatore fare un voto per l'unificazione di questi due regolamenti; a questo voto mi associerò ben volentieri; ma egli non potrà censurare l'amministrazione, perchè abbia divisa in due capitoli una spesa unica e relativa ad un unico servizio.

Per queste ragioni io credo non giusto il biasimo fatto all'amministrazione dall'onorevole relatore, e credo che debba essere ammessa la somma delle 26 mila lire in più proposte dal ministro dei lavori pubblici.

Quanto ai due sistemi da me accennati, io dirò che credo più giusto e di un'applicazione più utile quello appunto stabilito dal regolamento dell'Italia meridionale, perchè il personale, dipendendo ed essendo pagato dagli appaltatori della illuminazione dei fari, non porterebbe un onere alle finanze dello Stato a riguardo delle pensioni, le quali avrebbero un giorno diritto di conseguire gli inservienti della illuminazione medesima.

Io rispetto tuttavia l'opinione contraria dall'onorevole Maldini emessa in una delle precedenti sedute, e spero che il ministro vorrà fare studiare bene la questione, affinchè possa venire sciolta tanto nell'interesse del servizio dei fari, che è pure quello della navigazione, quanto in quello delle finanze dello Stato.

BIANCHERI, *ingegnere*. Da quanto ha esposto l'ono-

revole signor ministro dei lavori pubblici, e sviluppato anche maggiormente l'onorevole Viacava, mi pare che risulti ad evidenza che la economia di 26 mila lire proposta a questo capitolo non si possa fare assolutamente. Infatti se l'economia fosse ammessa, non si saprebbe in che modo pagare il personale addetto ai fari delle provincie meridionali, poichè il personale per cui si è votata la spesa nel capitolo 13 è quello dei fari delle altre provincie settentrionali e l'altro inferiore dei numerosi porti dello Stato. In questo capitolo 15, unitamente alla spesa per la fornitura d'olio ed oggetti occorrenti all'illuminazione dei fari delle provincie meridionali, è portato anche il fondo per pagare il relativo personale; e se questo fondo venisse eliminato, non si saprebbe più come pagare detto personale, e questo servizio non potrebbe procedere in nessun modo; e siccome trattasi di un servizio delicatissimo, che non deve essere mai interrotto, perchè interessa non solo la navigazione del paese, ma anche l'estero, ne succederebbe che, arrivati a un certo punto dell'anno, mancando i fondi per poter continuare, il Governo si troverebbe costretto a far assegnare un fondo suppletivo per decreto reale, se la Camera non fosse radunata, ovvero a fare la maggior spesa, e farla sanzionare più tardi.

Questo parmi dimostri ad evidenza che l'economia non può essere ammessa. La Commissione ha trovato essere un inconveniente che in questo capitolo, unitamente al materiale d'illuminazione, sia portata anche la somma occorrente pel personale. A me pare che, fino a tanto che il personale dei fari delle provincie settentrionali e quello delle meridionali saranno retti con norme diverse, vale a dire fino a tanto che questo personale per le provincie meridionali sarà pagato direttamente dagli appaltatori, col rimborso dopo da parte dello Stato, non ci dovrebbe essere inconveniente che in questo stesso capitolo, dove c'è il materiale, vi fossero anche i fondi pel pagamento del personale. Infatti questo personale, considerato in tal modo, non è altro che un personale di operai che fa andare un servizio, e, come in tutte le altre opere che si eseguono, si porta il fondo per i materiali e quello per gli operai che li pongono in opera, così parmi che non ci dovrebbe essere inconveniente alcuno a far ciò anche in questo capitolo. Aggiungerò di più che, se il fondo per questo personale fosse portato in un altro capitolo, nascerebbe l'inconveniente che quando si hanno da spedire i certificati di pagamento e di rimborso agli appaltatori, non si potrebbe più con un solo certificato fare il pagamento delle forniture e del rimborso per le paghe dei fanalisti, perchè un solo mandato non si potrebbe imputare sopra 2 capitoli; ma bisognerebbe ogni volta spedire due mandati separati, uno sopra di questo capitolo per il materiale, un altro per il personale sopra il capitolo nel quale fosse stato assegnato il fondo apposito.

Ciò, invece di portare semplificazione nell'amministrazione, cosa che si cerca di conseguire ad ogni modo, porterebbe una maggiore complicazione.

Per queste considerazioni, io ritengo che la Camera vorrà consentire l'intera somma richiesta dal Governo, non accogliendo la economia inattendibile proposta dalla Commissione, e ritenendo che non v'è inconveniente alcuno a che in questo medesimo capitolo ci sia il fondo per il materiale ed il fondo per il personale.

MONTI CORIOLANO, relatore. Se alla Commissione generale del bilancio non fosse permesso di notare le cose che trova meritevoli d'avvertenza nell'amministrazione pubblica, io non so davvero a che si ridurrebbe il suo compito ed il suo dovere. Credo adunque che non possa redarguirsi, perchè essa, a suo modo di vedere ed in conseguenza dei suoi esami, fa alcune note. Ciò è conseguenza manifesta del compito affidatole dalla Camera.

Dalle parole testè pronunziate dall'onorevole Biancheri, voi, signori, avete compreso che nel regno esistono due sistemi intorno al modo di retribuire il personale addetto alla illuminazione dei fari e dei porti. Naturalmente una Commissione parlamentare non può entrare nei dettagli delle singole amministrazioni.

È chiaro per se stesso, ma a me giova ripeterlo, che qualunque pratica, qualunque uso non può non avere un lato buono e comodo. Resta a vedere se tale pratica od uso, implicando un duplice sistema nell'amministrazione dello Stato, sia lodevole e da conservarsi.

Io credo che basta l'enunciazione di questo pronunziato, perchè la Camera mi accordi di leggieri che la nota della Commissione aveva realmente motivo di prodursi. E mi permetterà l'insistenza espressa, perchè questo duplice trattamento, che non si verifica in amministrazioni già bene impiantate e regolari dello stesso Ministero, ma che si verifica in una delle direzioni dipendenti dalla sezione dei lavori pubblici, debba cessare.

Di qui, o signori, avrete ancora compreso il motivo per cui, in una partita riguardante solamente spese per l'illuminazione dei fari, ci si introduca la questione relativa al personale, la quale, secondo ogni buona prescrizione, e qualora il bilancio fosse ben regolato, avrebbe dovuto trovarsi assolutamente nel capitolo 13, che riguarda appunto il personale medesimo.

Questo fatto stesso di dovere tornare ora sul personale per i motivi addotti, dimostra che realmente il bilancio in questa parte merita correzione. Ed è per me indispensabile di seguire questa via, per quanto s'intralcia, ripeto, con cosa già esaurita, qual è il capitolo 13.

Adunque non si può far colpa nè alla Commissione nè al relatore, se, innalzata oggi la questione relativa al personale, è indispensabile ritornarvi sopra.

Questo personale dei porti e fari, benchè passato

inosservato alla Camera, il rapporto rivela come stia da anni ed anni in sistemazione, come le cure della sistemazione siano procrastinate, come ancora sia desiderabile un assetto definitivo; e questo assetto dovrebbe tornare ad invocare la Camera.

Non sussiste punto che, per riguardo a questo personale, sia fatta la diminuzione in esame, e di cui ha anche parlato l'onorevole ministro sopra i lavori pubblici.

La Commissione si è creduta abilitata a proporre una tenue diminuzione sopra una somma d'altronde rilevante per altri motivi; ed i motivi sono questi. In primo luogo ha trovato che nelle spese minute, che giova ricordare consistere in olio, lucignoli, tubi di cristallo, stracci ed altri oggetti di consumo per l'illuminazione, non sarebbe tanto difficile un poco di economia. Se non si fa economia in queste partite, io non so davvero dove possa spingersi cotesto giusto riflesso che anima tutti noi in questo recinto. Di più la Commissione ha trovato che nel bilancio del 1868 la somma del capitolo era iscritta per lire 308,000. Inoltre dai documenti stampati risulta come nella cifra dimandata si trovi un supero di lire 12,000. Di più ancora il ministro stesso ha riconosciuto tanto possibile una qualche diminuzione in questa partita, che egli pure colla nota di variazione del 2 ottobre è venuto a proporla comechè in insignificanti migliaia di lire.

Notate tutte insieme queste circostanze, ciascuna delle quali non si può pigliare isolatamente, tratta quasi direi la sintesi inerente a tutti i riflessi che ora ho brevemente riassunti, e considerando ancora che il bilancio era studiato ben inteso per un principio di esercizio, parrebbe che ne dovrebbe venire la legittima conseguenza, che la proposta della Commissione, di ridurre a lire 300,000 la somma di lire 330,000, non sia poi quella audace innovazione, la quale è parso che sul principio di questa discussione si sia voluto definire.

Al postutto io debbo ricordare quale è stato, ad ogni circostanza, il concetto della Commissione.

La Commissione non appartiene certo alla parte oppositrice della Camera e non contraria il Ministero; ma d'altro canto non ha potuto mai dissimulare a se stessa che volendo seriamente conseguire dall'amministrazione certi miglioramenti che sono richiesti ed inerenti al servizio, questo mezzo non possa tradursi in pratica costituzionale, non possa esercitarsi efficacemente se non se colla diminuzione di somme.

Dopo ciò credo di avere giustificato l'operato della Commissione; se essa non è stata felice anche in questa circostanza d'interpretare i giusti desiderii della Camera, essa per se stessa dovrà rimettersi a ciò che la Camera deciderà.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Accordo all'onorevole relatore che questo capitolo del bilancio non sia compilato in modo così chiaro come sarebbe desidera-

bile, ma, come dissi, la ragione di questa complicazione proviene da ciò che la faccenda dei fari nelle provincie napoletane, a differenza delle altre provincie del regno, è ancora regolata da contratti speciali di antica data, i quali non sono ancora spirati.

Per il tenore di questi contratti, il personale dei fari viene colà pagato per mezzo dell'appaltatore che assume l'accollo della fornitura dell'olio, lucignoli ed altri materiali od attrezzi inerenti a questo servizio, e per questo la spesa del personale relativo si trova inclusa in questo capitolo del bilancio.

Nelle altre provincie del regno si usa stipulare contratti più regolari, mercè i quali il personale subalterno dei porti e dei fari viene direttamente pagato dallo Stato e forma l'importo del capitolo 13.

Bisogna dunque attendere che gli antichi contratti pei fari delle provincie meridionali abbiano termine; allora si potrà introdurre la uniformità nel modo di pagare la manutenzione dei fari e nella relativa contabilità, e si potrà correggere in questo il bilancio.

Intanto è manifesto che bisogna mantenere questa somma di 26,500 lire al capitolo 15. Io veramente non posso così facilmente ammettere che la Commissione, nello eliminare queste 26,500 lire dal capitolo 15, non abbia avuto in contemplazione gli stipendi del basso personale dei fari napoletani. Infatti alla pagina 18 di questa relazione, a proposito di questo capitolo, si dice:

«... Difetto dei nostri bilanci, per cui un titolo di rado è netto ed unico, e prefigge una precisa categoria di spesa, senza mistione di altre partite, benchè aventi sede speciale nel bilancio stesso! Quei guardiani non possono essere meno di 40, e portano circa lire 26,000. Ecco un sovraccarico di personale che ha luogo fuori della propria sede, e sovraccarico non lieve in soprassello alle lire 190,000 inscritte nel capitolo 13.»

In conseguenza di queste espressioni si è ritenuto, non senza ragione, che si abbia inteso risparmiare per l'accennato personale le lire 26,500.

Io prego quindi la Camera di non ammettere le difficoltà od eccezioni fatte dal relatore su questa parte del bilancio.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Serra Luigi, Viacava, Pescetto e Asproni, propongono quest'ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a voler presentare in ogni anno, unitamente al bilancio, una nota dei porti di quarta classe, per i quali essendovi lavori in corso o progetti debitamente approvati, credesse egli di giustizia doversi elargire il sussidio dello Stato, a termine dell'articolo 198 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.»

L'onorevole Serra essendo il primo che ha firmato questa proposta, gli domando se intende di svilupparla.

SERRA LUIGI. Se l'onorevole presidente vuol mettere

prima ai voti il capitolo 15, domanderò la parola sul capitolo successivo.

PRESIDENTE. Sta bene.

Il Ministero propone che il capitolo 15 sia stanziato in lire 326,500; la Commissione chiede sia ridotto a lire 300,000.

Come emendamento, metto prima ai voti la somma proposta dal Ministero.

(È approvata.)

Capitolo 16. *Mantenimento e riparazione di porti, spiagge e fari*, portato dal Ministero in L. 1,981,000, ridotto dalla Commissione a lire 1,825,000.

Il ministro pei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. La Commissione propone questa riduzione di 156,000 lire piuttosto in apparenza che in realtà. Infatti, alla pagina 20 della relazione, essa dichiara che lo stanziamento di lire 156 mila è solo da rimandarsi ad una legge speciale. Qui sorgerebbe la questione se veramente, per lo stanziamento di questa somma, sia necessaria una legge speciale, poichè questa somma è un'aggiunta a quella che venne realmente riconosciuta necessaria pel mantenimento e la riparazione dei porti e delle spiagge. Come ministro potrei essere indifferente che questa somma fosse trasportata in altro capitolo fra le spese straordinarie, ma non credo che da ciò ne possa venire maggiore chiarezza al bilancio. Per le quali cose, credo più opportuno il mantenere cotesta somma in questo medesimo capitolo 16.

NEGROTTI. La Commissione propone su questo capitolo una riduzione di 156,000 lire. Ha forse la Commissione giustificato questa sua domanda di riduzione? Non lo credo; perchè non ha detta alcuna ragione che valga a sostenere il suo assunto, a meno che si vogliano ritenere per buoni argomenti i sospetti e le insinuazioni che i fondi chiesti per riparazioni e manutenzioni possano invece servire per opere nuove o per notevoli riparazioni.

Per quanto io abbia cercato nella relazione, sebbene l'abbia letta con tutta l'attenzione, queste sono le uniche ragioni che addusse la Commissione per sostenere questa riduzione.

L'altra ragione, che non è per non concedere la somma chiesta dal Ministero, ma bensì perchè sia iscritta nella parte straordinaria del bilancio mediante legge speciale, la Commissione crede di vederla nella legge di contabilità generale. Ma la legge di contabilità generale dice al contrario all'articolo 19 che « ogni spesa straordinaria, maggiore di lire 30,000 e derivante da causa nuova, dev'essere approvata con legge speciale, purchè sia tutta od in parte compresa nel bilancio.»

Noti bene la Camera le parole *derivante da causa nuova*.

Io vi domando, signori, se allorchando trattasi di riparazione di argini, allorchando si tratta di mantenere dei segnali nei canali interni od esterni del porto

di Venezia, si possa ritenere che questa sia un'opera derivante da causa nuova, e come tale pure si possa ravvisare il mantenimento delle gettate per la difesa dei moli del porto di Genova.

La Commissione fa questa riduzione di 156,000 lire sopra una somma complessiva di 446,000 lire, la quale era iscritta in bilancio per il porto di Venezia e per quello di Genova, senza dirvene le ragioni, nè accennarvi su quale di questi due porti dovrebbe in tutto od in parte cadere la diminuzione che essa ha fatta.

Io per verità non capisco come si possa sostenere questa tesi, stata del resto vittoriosamente combattuta dall'onorevole Possenti nel suo opuscolo sotto il titolo *Osservazioni sulla relazione del bilancio dei lavori pubblici per l'anno 1869*, testè pubblicato, in cui prova come realmente non si possano ritenere per spese straordinarie le spese che debbonsi fare per riparazioni o manutenzioni.

Anche l'onorevole Depretis, allorché era ministro dei lavori pubblici, nella seduta del 12 marzo 1863, se mal non m'appongo, diceva che non solo credeva che si dovessero ritenere per ispesse ordinarie quelle le quali si riferiscono alle manutenzioni e riparazioni, ma benanco quelle debbonsi ritenere per tali, che sono veri miglioramenti ad un'opera già esistente, poichè con ciò ne viene aumentato il capitale dalla nazione posseduto.

Nè varrebbe il dire che le spese di conservazione e riparazione dei segnali di Venezia si possano ritenere come spesa nuova, perchè si parla di costruzione; avvegnachè, per poco che uno conosca che cosa s'intende per segnali, i quali non sono che gruppi di pali per indicare ai bastimenti la via che debbono tenere, di leggieri comprenderà che, quando è necessario doversi riparare uno di tali gruppi, avviene che debbano esserlo in tutto od in parte; e quindi sarebbe strano davvero si dovessero dare, per esempio, due appalti: uno per riparare i segnali, i di cui pali soltanto in parte dovessero essere cambiati, ed un altro pel completo rinnovamento di quei segnali, nei quali tutti i pali fosse necessario di rinnovare. Altrettanto dicasi per le maggiori o minori riparazioni agli argini.

Ma, passando più specialmente al porto di Genova, quello intorno al quale io posso dare più ampie spiegazioni alla Camera, osserverò che appunto si vorrebbe dalla Commissione ridurre le spese di manutenzione ai moli di quel porto ora che hanno una maggior importanza, stantè il prolungamento di uno di quei moli di circa metri 300.

Signori, il porto di Genova ha 880 metri di lunghezza, e la parte ultimamente costruita del molo della Lanterna, detto nuovo, è di metri 300.

Per questa recente costruzione l'impresario aveva l'obbligo della manutenzione sua. Per ciò di certo non doveva intendersi che la spesa della manutenzione dovesse prelevarsi dalla somma stanziata per la nuova

costruzione, mentre naturalmente la spesa di manutenzione avrebbe dovuto figurare nella parte ordinaria del bilancio: ma ciò non si fece, ed intanto nel 1863 si spesero 54,000 lire, nel 1864 96,000, nel 1865-1866 46,000 e nel 1867 12,000, in tutto 208,000 lire, che si presero nella parte straordinaria del bilancio per opere di pura manutenzione, e ciò a scapito del compimento dei lavori del prolungamento d'un molo importantissimo del principale porto commerciale del regno.

Vede la Camera come la somma di 96,000 lire, che si è spesa nel 1864, giustifichi in parte lo stanziamento fatto quest'anno dal ministro in 140,000 lire; poichè se per 580 metri si spesero 96,000 lire, non sarà strano che ora che uno dei moli consta di 300 metri di più, possa la spesa necessaria alle ordinarie riparazioni essere reputata maggiore di quello nol fosse per lo passato.

Ma io credo che il fin qui detto basti per provarvi, signori, come la Commissione siasi ingannata nel volere ridurre una spesa di manutenzione e riparazione con pregiudizio piuttosto che con vantaggio delle finanze del paese.

E da tutti si conosce come, trasandando le riparazioni, avvenga soventi che si debba di poi sottostare a spese molto più gravi.

Del resto, la Commissione parmi non abbia poi tanta fede nella sua teoria, poichè nella relazione, mentre vi dice che si debbe fare la diminuzione di 156 mila lire complessivamente sulle spese di riparazione e manutenzione pel porto di Genova e di Venezia, che vorrebbe alligate mediante legge speciale nella parte straordinaria del bilancio, passa oltre sugli assegnamenti per i porti di Cagliari e di Savona, sebbene siano chieste lire 35,000 per il primo, e 34,000 per il secondo.

Ora, io domando alla Commissione: se crede che realmente sia necessaria una legge speciale allorché trattasi di un'opera la cui spesa oltrepassi le lire 30 mila, per qual motivo non l'ha creduta necessaria per le spese di manutenzione a farsi nei porti di Cagliari e di Savona, le quali sono maggiori delle lire 30,000?

Evidentemente, quando trattasi di una questione di principio e di esattezza, la Commissione non dovrebbe ammettere transazioni di sorta alcuna, tanto più quando non vuol recedere dalle proprie idee rispetto a due porti importantissimi, quali sono quelli di Genova e di Venezia.

Credo di aver detto abbastanza per provare come sia regolare e necessario sia mantenuta nella parte ordinaria del bilancio la somma proposta dal Ministero. Mi riservo però di domandare alla Camera che voglia stanziare una somma nella parte straordinaria, che valga a ripianare le 208 mila lire che dal 1863 al 1867 servirono a far fronte alle spese di manutenzione nel porto di Genova, sottraendole dalla somma destinata al prolungamento del molo nuovo, che appunto per

mancanza di fondi non ha ancor potuto essere terminato; e ciò di certo non con vantaggio di quel nostro grande emporio commerciale.

Riservandomi quindi la parola sopra uno dei capitoli della parte straordinaria, o, meglio, se l'onorevole presidente crederà concedermela, prima che si cominci la discussione intorno ai capitoli che riguardano i porti, dappoichè disgraziatamente non ve ne ha uno che riguardi il porto di Genova, io prego intanto l'onorevole relatore di volermi rispondere a questi quesiti.

Quali sono state le ragioni che lo hanno indotto a credere che le spese proposte dal ministro in questo capitolo siansi domandate con il pensiero di erogarle in nuove costruzioni? Quali sono i motivi che, a fronte della chiara disposizione dell'articolo 19 del regolamento della contabilità generale, gli hanno potuto far credere essere necessaria una legge speciale, quando si tratti di una spesa maggiore di lire 30,000, sebbene non derivante da *causa nuova*?

MALDINI. Dopo le parole pronunciate or ora dall'onorevole mio amico Negrotto, mi restano pochissime osservazioni a fare sul presente capitolo. Però è necessario di intendersi bene sopra l'economia proposta dalla Commissione al capitolo 16.

Il capitolo attuale nel suo insieme comprende la spesa di due milioni; ma havvi sul complesso del capitolo una economia di 145 mila lire in confronto ai fondi stanziati nel precedente bilancio del 1868.

Per conseguenza la presentazione d'una legge speciale suggerita dalla Commissione generale del bilancio dovrebbe forse riguardarsi sul complesso del capitolo, anzichè parzialmente sopra gli articoli che lo compongono.

Se non che il capitolo 16 comprende tre categorie diverse di spese:

- 1° Riparazione e manutenzione dei porti e fari;
- 2° Escavazioni generali dei porti;
- 3° Spese eventuali.

La prima categoria, che concerne il presente capitolo ammonta alla spesa di 753 mila lire; ma, confrontata cotesta categoria con quella analoga iscritta nel bilancio del 1868, troviamo anche qui un'economia di 148,000 lire.

Come avete udito e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole Negrotto, la Commissione fa su questa prima categoria una diminuzione generica di 156 mila lire, togliendo alcuni assegnamenti per i due porti di Genova e di Venezia. Le ragioni in parte esposte dall'onorevole ministro ed in parte dall'onorevole Negrotto sopra la circostanza della legge speciale che domanda la Commissione generale del bilancio per acconsentire a codesta spesa, parmi sieno abbastanza valide per suggerire alla Camera di non approvare la proposta della Commissione. Però anche qui mi permetto una breve considerazione.

Gli allegati al bilancio del 1869, alle pagine 36 e 44, spiegano con molto dettaglio tutte le spese di manutenzione e di riparazione necessarie ai due porti di Genova e Venezia. Qualora si voglia esaminare questo dettaglio di spesa, si vedrà come tutta quanta la somma sia destinata esclusivamente in opere di manutenzione ordinaria.

L'onorevole relatore si è fermato sopra due vocaboli, sopra due questioni quasi di lingua italiana: l'una le spese pel *rifiorimento* delle scogliere del porto di Genova, e l'altra sopra la parola *risarcimento* di alcune opere nella laguna di Venezia.

L'onorevole relatore è uomo troppo tecnico e troppo abile ingegnere per non sapere certamente meglio di me che cosa siano i *rifiorimenti* alle scogliere, e come codest'opera sia assolutamente necessaria, e sia esclusivamente una spesa di manutenzione. Quanto poi alla parola *risarcimento*, anche da alcune frasi espresse nella relazione dell'onorevole Monti Coriolano, sembrerebbe quasi che egli credesse che il risarcimento sia ipotetico, sia piuttosto un risarcimento *morale* alla città e laguna di Venezia, anzichè un risarcimento materiale per danni; e ciò, ripeto, mi suggeriscono le sue stesse parole contenute nella pagina 19 della relazione, nella quale egli si distende ampiamente in elogi sopra la città di Venezia, elogi che a me paiono alquanto fuori di luogo in una relazione sul bilancio dei lavori pubblici.

L'onorevole Negrotto disse che per logica conseguenza, la Commissione avrebbe dovuto anche togliere le somme stabilite per i porti di Cagliari e di Savona. Io non credo che la Commissione, per essere logica, avrebbe dovuto togliere anche queste somme. E mi spiego.

Le spese iscritte per il porto di Cagliari sul presente bilancio, in confronto a quelle del 1869, figurano con un'economia di lire 12 mila. Per conseguenza la spesa maggiore non solo non oltrepassa le lire 30 mila, ma trovasi anzi in diminuzione su quella approvata nell'anno precedente.

La spesa per il porto di Savona è alquanto superiore a quella stabilita nello scorso anno, ma è superiore soltanto di 20 mila lire. Nelle stesse condizioni sono le cifre iscritte per i due porti di Genova e di Venezia.

Infatti per il porto di Genova vi è il semplice aumento di 10 mila lire sulle spese iscritte nello scorso anno, mentre poi pel porto di Venezia vi è una diminuzione niente meno che di 163 mila lire sulla cifra iscritta per manutenzione di quel porto nel bilancio del 1868. Ora è evidente che nei lavori di manutenzione un anno si procede ad un lavoro, un altr'anno si procede ad un altro lavoro, ed il relatore lo sa al pari di me, anzi meglio di me.

Qualora il Ministero avesse potuto prevedere l'obiezione dell'onorevole relatore, il Ministero dei la-

avori pubblici aveva forse il mezzo di escludere le osservazioni sue in quanto che avrebbe potuto forse dar maggiori dettagli di spese, specificare ancora di più le spese di conservazione dei singoli articoli, ed allora il relatore non avrebbe più trovata nessuna spesa che superasse le 15 o 20 mila lire, poichè tutti questi lavori sono tanti lavori parziali.

Il relatore teme, tanto riguardo al porto di Genova quanto riguardo al porto di Venezia, che queste somme di manutenzione possano talvolta essere devolute in ispeze di opere nuove. Ma mi permetta l'onorevole relatore del bilancio: crede egli che i moli di Genova non debbano essere conservati e mantenuti nello stato in cui l'arte e la scienza lo esigono? Or bene, la cifra di 50,000 lire è assai tenue per tale scopo, e qual lavoro nuovo vuole egli che si possa fare con tale somma così esigua, specialmente trattandosi di opere idrauliche?

Quanto poi al porto di Venezia egli teme inoltre che con questa somma si possa provvedere a quanto non fu calcolato nella legge per le escavazioni del porto di Malamocco, votata nel 1867. Su questo proposito il relatore in primo luogo non ha altro da fare che confrontare i dettagli contenuti nell'articolo 45 del presente capitolo con il disposto della legge predetta per credere che tutti questi lavori di manutenzione specificati dal Ministero dei lavori pubblici sono affatto estranei allo scopo ed alle prescrizioni della legge, mi pare del 15 agosto 1867, sul porto di Malamocco.

Inoltre lo stesso relatore ci dice nella sua relazione che vi sono fondi disponibili per i lavori del porto di Malamocco per una somma di 1,700,000 lire, tanto che la Commissione ha creduto opportuno di togliere definitivamente la somma di 300,000 lire che era stata iscritta dal Ministero per quel capitolo, onde non inutilizzare somme ingenti senza necessità assoluta.

Per conseguenza egli vede che non c'era bisogno di andare a richiedere dalla parte ordinaria del bilancio, nelle cifre che servono alla manutenzione dei porti, qualche migliaio di lire per una spesa per la quale vi sono fondi disponibili per 1,700,000 lire.

L'onorevole relatore poi dice: facciamo economia di 156,000 lire sopra i due articoli relativi ai porti di Genova e di Venezia, e ciò con una semplice operazione aritmetica, con una sottrazione, senza dire su quali spese, su quali lavori codesta economia si possa fare. È inutile che ricordi come anch'io fui membro della Commissione generale del bilancio, anzi membro della Sotto-Commissione dei lavori pubblici per due anni consecutivi. Relatore in quell'epoca era l'onorevole Valerio; egli ha proposto molte economie, ma nessuna di queste fu mai proposta senz'altro fosse assolutamente dimostrata con tutte le ragioni che la rendevano attuabile ed accettabile.

Qui invece l'onorevole relatore ci dice: togliete lire

156,000, e ciò senza indicare su quali opere, su quali lavori egli intenda togliere questa somma, tanto più poi che, secondo lui, alcune economie sarebbero a farsi sull'articolo 15 ed altre sull'articolo 45 di questo capitolo.

Or bene, come potrebbesi egualmente ripartire codesta economia sopra articoli cotanto disparati? Forse dividendola in parti proporzionali alle somme già iscritte? Ciò non sarebbe nè ragionevole nè logico, e certamente non credo che l'onorevole relatore voglia venire a questa conclusione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: io consentirei che codesta cifra di 156,000 lire fosse trasportata nella parte straordinaria del bilancio. Mi permetta la Camera di osservarle come ciò sarebbe una questione di forma: nè cotesto trasporto dalla parte ordinaria alla parte straordinaria potrebbe neppur invocarsi per impedire che, lasciando la cifra ordinaria quale è proposta in bilancio, ciò serva come un precedente per il bilancio avvenire, dacchè il bilancio del 1870 trovasi già stampato e distribuito, e quindi non ci potrebbe essere neppure codesto pericolo.

Io prego adunque per questi motivi la Commissione a non volere insistere nella sua economia, e prego la Camera a voler accogliere la proposta che io faccio, di rimettere cioè la cifra portata in principio nel bilancio del 1869 sopra questo capitolo.

Passo brevemente alla seconda categoria delle spese, cioè alla questione delle escavazioni generali dei porti. Qui pregherei l'onorevole ministro a volermi esser parimente cortese della sua attenzione.

Egli è un fatto che tutti si lagnano del modo col quale si fanno le scavazioni dei porti. Mi appello ai miei onorevoli colleghi che rappresentano colleghi che stanno sul mare, e sono sicuro che mi risponderanno che da parte loro richiederebbero maggiore attività nel servizio della scavazione dei porti.

So che esiste un contratto generale per la scavazione dei porti, ma so che mancano i mezzi effossorii, o forse non ve ne sono abbastanza. Sarebbe adunque necessario che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vedesse se è il caso di divenire all'acquisto di qualche nuova macchina, perchè è necessario, assolutamente indispensabile, provvedere all'escavazione dei porti del littorale italiano meglio di quanto siasi fatto fino ad oggi.

Io faccio osservare che vi sono alcuni porti nella Liguria, escluso il porto di Genova (non parliamo di quel grande emporio commerciale), ma alcuni piccoli porti della Liguria, alcuni porti della parte meridionale dell'Adriatico, i quali con pochissimi lavori d'escavazione potrebbero essere facilmente utilizzati a vantaggio immenso del commercio di cabottaggio. In oggi, come sono quei porti, non c'è quasi una barca che vi possa entrare.

Io poi vorrei raccomandare all'onorevole ministro

dei lavori pubblici l'escavazione del porto di Livorno. L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa molto bene che quel porto ha un magnifico bacino, e che in oggi la questione dei bacini è importantissima per le marine militari, tanto più per la nostra, dacchè noi disgraziatamente ancora non abbiamo bacini a nostra disposizione così utili come è quello che fu costruito con tanta perfezione nel porto di Livorno.

Il ministro della marina, nella discussione del bilancio della marina, oppure nella sua esposizione sommaria dello stato della marina, so che in una di queste due circostanze disse che il bacino di Livorno non poteva essere utilizzato finchè non si era scavato il canale che vi dà adito dal mare. Quindi pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici a tenere a cura queste mie osservazioni, e vedere di dare gli ordini affinché si proceda prontamente all'escavazione di quel canale.

Avrei pure da raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'escavazione dei canali di navigazione che conducono al porto di Chioggia; ma, siccome veggio qui presente l'onorevole mio amico, il deputato Bullo, rappresentante di quel collegio, e so che egli pure è iscritto per parlare su questo capitolo, così gli lascio la parola su questo riguardo.

Un'ultima raccomandazione avrei ancora da fare, che spero la Camera mi permetterà di accennare, benchè parmi non si riferisca a questo capitolo, ma che non saprei a quale altro capitolo del bilancio potrei fare, nè in quale altra discussione più adatta di quella che ora ci occupa.

Noi in Italia manchiamo assolutamente di mezzi di salvamento per i naufraghi. Nel 1863 o nel 1864, quando successe una burrasca piuttosto rilevante nel porto di Napoli, si vedevano i naufraghi perire senza avere alcun mezzo di salvarli. In quell'epoca si era cominciato a stabilire in Napoli una società così detta di salvamento per i naufraghi.

Io non so che cosa sia successo di codesta società: credo che più non esista dacchè non suppongo siasi cambiata in altra di titolo analogo ma di diverso scopo che pare abbia sede colà. So per altro che nel 1865 e nel 1866 il ministro della marina fece studiare la questione dei migliori sistemi di salvamento per i naufraghi e per i naufraggi, poichè, oltre gli uomini, si possono e si devono anche aver mezzi per salvare i bastimenti ed il loro carico.

Questi sistemi sono in vigore presso tutte le marine del mondo; e non occorre andare troppo lontano dall'Italia per avvedersene, poichè ne sono stabiliti a dovizza sulle coste francesi.

Questo sistema di salvamento non è finora nelle attribuzioni di nessun dicastero: e se fosse presente l'onorevole ministro della marina, lo pregherei perciò di studiare egli questa questione la quale, senza opposi-

zione da parte delle amministrazioni dipendenti dai suoi colleghi, dovrebbe essere devoluta alla marina.

Non mi dilungo su questo argomento: basta averlo accennato. Soltanto osservo ancora alla Camera che, non solo è un atto di umanità, ma è undoveresacrosanto di tutti i Governi quello di provvedere alla salvezza dei naufraghi, promovendo ed incoraggiando almeno le società che a tale scopo si potessero istituire.

PRESIDENTE. L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare per un fatto personale.

VALERIO. Io ringrazio l'onorevole Maldini della buona intenzione che avrà avuto citando il mio nome, ma non posso effettivamente accettare le lodi che mi ha voluto dare, e che avrebbero servito per combattere il relatore del bilancio nelle circostanze attuali.

Io debbo dichiarare che il sistema che sostiene il relatore del bilancio, quello cioè che le opere di riparazione o di ricostruzione non debbono far parte del bilancio ordinario, è stato sempre il sistema che ho sostenuto, che è il solo logico col quale si possano contenere i bilanci dentro limiti determinati.

E per questa parte io non posso a meno che appoggiare il voto emesso dall'onorevole relatore, che mi parve anche accettato dall'onorevole ministro, il quale non fece difficoltà a che le spese di queste ricostruzioni e di questi rifiorimenti, come le spese di grandi riparazioni, si portassero nel bilancio straordinario.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Mi pare che l'onorevole Valerio su questo punto speciale mi attribuisca una opinione che egli dice conforme a quella del relatore, ma non è certamente la mia. Io ho detto che sarei indifferente a trasportare questa somma del capitolo 16 nella parte straordinaria del bilancio, mentre invece il relatore propone che vi si provveda con una legge speciale.

E c'è in questo una notevole differenza, perchè essendo queste spese, come tutti vedono, urgenti ed importantissime, se non si potessero fare se prima non vengano autorizzate da una legge speciale, si dovrebbero sospendere o differire per lungo tempo, e fino a che si ottenga l'approvazione del Parlamento.

BULLO. La distribuzione dei fondi quale è designata dall'articolo 45 del capitolo 16 mi rende accorto che i canali secondari della laguna veneta non si apprezzano così come dovrebbero essere apprezzati, e molto più che quelli, dei quali parlerò, se nel concetto della legge 15 agosto 1865, riflettente il porto di Malamocco, non vogliono chiamarsi canali di grande navigazione, credo che per lo meno potranno qualificarsi qualche cosa di più di canali secondari della laguna.

Signori, nella certezza che nessuno opporrà che il culto, di cui vanno onorate le ferrovie, non deve fare dimenticare la vitale importanza delle comunicazioni fluviali, trovo di segnalare che per la navigazione di Venezia con i fiumi principali dell'Italia, come sono il

Po, l'Adige, il Bacchiglione e il Brenta, il transito avviene unicamente per il canale Lombardo, che dal porto di Chioggia si estende sino al sostegno di Brondolo. Ma quando si ponga mente che il Po non ha porti a rigore della parola, sebbene sbocchi fra dune mobili secondo le stravaganze del mare, il principale dei quali sbocchi, ad alta marea segna una profondità di metri 2 e 70 centimetri, ed a bassa marea di 1 metro e 60 o 70 centimetri, e che degli sbocchi dell'Adige e del Brenta inaccessibili ai legni, che immergano più di tre piedi, di rado se ne valgono i pescatori, si avrà per assoluta illazione che il canale Lombardo addiviene una imperiosa necessità per la navigazione tra Venezia e i fiumi principali d'Italia.

Il canale Lombardo infatti dà passaggio ad un numero ragguardevole di navigli che discendono dai fiumi suddetti, e che si veggono carichi delle canapi del Ferrarese e del Bolognese, dei marmi e delle quercie degli Appennini, del riso del Piemonte e della Lombardia e dei cereali delle provincie venete. Il canale Lombardo dà passaggio alle tirolesi zattere di legnami, dei quali Venezia fa un vistoso commercio. Altrettanto dicasi del gesso, catrame, pece, ferro ed altri articoli di economica condotta che dai porti dell'estuario veneto ascendono ai fiumi surripetuti.

Addimostrata la somma importanza del canale Lombardo, ne discende che non meno importante deve aversi il canale di Pelestrina, situato tra il canale Lombardo ed il grande canale di Malamocco. Trascurato il canale di Pelestrina, sarebbero sprecate in gran parte le spese che si fossero incontrate per serbare viva la comunicazione tra Venezia ed i fiumi principali dei quali parlai. E non è sotto questo aspetto soltanto che il canale di Pelestrina va a diventare della più alta importanza.

Quando un legno destinato pel porto di Malamocco è costretto dalle tempeste, si rifugia nel porto di Chioggia.

E qui, in via incidentale, osservo che i legni che si rifugiano nel porto di Chioggia sono tutt'altro che pochi; conviene che, attesa l'odierna poca profondità del canale di Pelestrina, aspetti la calma, e riguadagni il mare per entrare nel porto di Malamocco. Scavato invece che fosse il canale di Pelestrina, un legno rifugiatosi nel porto di Chioggia potrebbe dirsi giunto a Venezia, dappoichè, schivando la nuova sortita in mare, proseguirebbe alla sua meta per la interna e più sicura via di navigazione.

Il Governo austriaco nella guerra del 1859 ben si accorse del prepotente bisogno di avere il canale di Pelestrina atto ai più grossi navigli; tant'è che gli fu forza far transitare di notte dei legni da guerra dal porto di Malamocco in quello di Chioggia, radendo il più possibile la costa per sottrarli alle viste della flotta francese ancorata al largo.

Avvenuta la pace di Villafranca, poneva in non cale

il progetto; ma riaccesasi la guerra nel 1866, rinnovava più che mai il proposito, ed anzi dava le disposizioni all'uopo opportune, disposizioni che poi cadevano deserte coll'abbandono delle provincie venete alla Corona d'Italia.

Tutte queste cose ho esposte a che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia tenere i canali Lombardo e di Pelestrina in quel conto e considerazione che meritano, e disporre che dei fondi complessivi stanziati all'articolo 45 del capitolo 16 del bilancio, e che venissero consentiti dalla Camera, sia la maggior somma possibile erogata nell'escavazione dei canali medesimi. E qui non esco certo dal seminato se mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici una domanda.

Quando era imminente l'annessione delle provincie venete al regno d'Italia, l'onorevole Jacini, ministro allora dei lavori pubblici, riconosceva urgente il provvedere a quanto meglio abbisognasse per rianimare in quelle provincie il commercio, sì che esse ne avessero vita più rigogliosa ed agiata, e la nazione ne ritraesse quei vantaggi che non potevano non derivare dalla felice loro giacitura tra i porti e le lagune di Venezia, e l'importante passo alpino del Brennero.

A raggiungere tale scopo, diceva esso ministro nella sua relazione al luogotenente generale del Re, essere condizione prima ed essenzialissima l'accertare lo stato in cui si trovavano i porti di Venezia, e lo stabilire le opere tutte per le quali si avesse potuto preparare al commercio ed alla navigazione ogni desiderabile agevolezza. Soggiungeva che era desiderio già conosciuto dal commercio veneto che venisse provvisto sopra larga scala ai lavori di scavo dei canali di grande navigazione, e che si avvisasse ad una regolare manutenzione dei canali di piccola navigazione allo scopo di estendere il dominio della marea a conservazione dei bacini di lagune ed a maggior efficacia dell'azione del flusso e riflusso.

Conseguentemente proponeva l'istituzione di una Commissione, ed il luogotenente generale del Re, accogliendo la proposta, con suo decreto 6 ottobre 1866, nominava una Commissione composta di 11 peritissime persone con a capo l'illustre Paleocapa, testè rapito all'Italia, con incarico di studiare e proporre quanto potesse abbisognare al miglioramento e conservazione dei porti di Venezia, e delle lagune venete nelle loro attinenze colla navigazione e colle comunicazioni terrestri.

Convengo che il compito demandato a questa Commissione non era di piccola mole; ma dappoichè dalla sua istituzione scorsero ormai due anni e mezzo senza che abbia dato segno alcuno di vita, almeno per quanto a me consta, ed attesa la circostanza dell'avveratasi morte del suo preside e del signor Scotini, altro dei suoi membri, domanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se condivida l'avviso del suo predecessore in-

torno alla somma importanza, non per le provincie venete soltanto, ma sibbene per gran parte del regno d'Italia, degli incarichi demandati alla Commissione, se creda che questa Commissione, così com'è ridotta, possa essere sufficiente all'esaurimento dell'arduo incarico; e da ultimo, se intenda interporre i suoi buoni uffici a che il decreto del luogotenente del Re, 6 ottobre 1866, non resti ulteriormente lettera morta.

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

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Risponderò alle cose dette dai precedenti oratori cominciando dall'ultimo, l'onorevole Bullo.

La Commissione eletta per la sistemazione delle lagune e dei porti di Venezia ha sempre continuato i propri lavori; ma naturalmente li ha dovuti continuare interpolatamente, perchè non tutti i membri di quella Commissione risiedevano in Venezia, ed il suo presidente, come l'onorevole Bullo sa, risiedeva a Torino; ma questi più volte si è recato a Venezia a presiedere la Commissione, la quale ha tenuto moltissime sedute, ed ha proposto molte misure che furono in parte applicate, ed in parte saranno applicate, in seguito, al mantenimento dei porti delle lagune ed al perfezionamento di tutte le opere idrauliche necessarie. Questa Commissione, che appunto per la morte del suo presidente, l'illustre Paleocapa, e per la lontananza da Venezia di alcuni membri, mandati per altri importantissimi uffici nelle provincie meridionali, e pei cambiamenti avvenuti nella costituzione della Camera di commercio di Venezia e del municipio, dei quali corpi morali alcuni membri sono dalla legge chiamati a farne parte, questa Commissione, dico, che era già scemata di numero, noi l'abbiamo ricostituita ed abbiamo invitato la Camera di commercio di Venezia ed il municipio a deliberare quali fra i nuovi membri di detti corpi morali debbano rimpiazzare i precedenti, ed abbiamo anche provveduto per la nomina di un nuovo presidente. È indubitabile che questa Commissione ricostituita presterà l'opera sua con altrettanto zelo quanto la precedente.

In quanto al canale di Pelestrina debbo dichiarare che, appunto per deliberazione della detta Commissione, fu redatto un progetto di sistemazione del detto canale, il quale progetto fu già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sarà posto in esecuzione appena le circostanze e specialmente l'assegnamento dei fondi lo permettano.

Quanto alle misure che aveva proposto l'onorevole mio predecessore, commendatore Jacini, per rianimare il commercio veneto, e in generale quello di tutti i porti dell'Adriatico, è naturale che il Ministero non abbia mai perduto di vista quell'importante scopo. Il Ministero non ha mai cessato di prendere misure che fossero vantaggiose al commercio veneto, come al commercio di tutte le altre parti d'Italia. Esso ebbe ed avrà sem-

pre a cuore le raccomandazioni che ora fa l'onorevole Bullo, sia a vantaggio di Venezia, sia a vantaggio di altri porti o città del regno.

Per non ripigliare un'altra volta la parola, dirò ora qualche cosa sulle raccomandazioni, fattemi dall'onorevole Maldini.

In quanto alle macchine effossorie, delle quali bisognerebbe infatti provvedere abbondantemente i nostri porti per fare tutte le escavazioni necessarie, noi da più mesi, sia in Francia, sia in Egitto, dove devono ben presto cessare i lavori di escavazione, e molte macchine restare disponibili, siamo in cerca di procurarcene alcuna. Ma debbo con dispiacere dichiarare che siamo stati finora poco fortunati nelle nostre ricerche, perchè di macchine buone ed allestite non se ne trovano, oltrechè sarebbero molto costose, e dall'Egitto non possiamo sperare di ottenere qualche macchina effossoria, prima degli ultimi mesi del corrente anno.

Ci siamo anche raccomandati in Inghilterra per fare acquisto di qualcuna di dette macchine; ma sia perchè vengono da molti punti di Europa ricercate, sia perchè non se ne trovano mai di allestite e bisogna darne molto tempo prima la commissione, il fatto è che non siamo ancora riusciti ad averne tre o quattro a nostra disposizione.

Riporterò al mio onorevole collega della marina le raccomandazioni fatte dall'onorevole Maldini circa la necessità e opportunità di provvedere i nostri porti degli arnesi necessari per curare il salvamento dei naufraghi, non essendo questa una materia di mia appartenenza, e sulla quale io possa rispondere.

In quanto al porto di Livorno anche là procureremo che gli scavi e le opere necessarie indicate dall'onorevole Maldini siano quanto più presto possibile condotte a compimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Biancheri.

BIANCHERI, ingegnere. Dopo quanto fu ragionato dai precedenti oratori intorno a questo capitolo 16 del bilancio, a me resteranno poche cose a dire.

L'onorevole Commissione ha domandato che sia fatta una riduzione sul capitolo di 156,000 lire; ciò ha domandato non come una vera economia, ma per regolarità di amministrazione, proponendo che questa maggiore spesa, se è necessaria, sia domandata, ed ottenuta per legge speciale. Essa è venuta a questo risultato sulla supposizione che in due degli articoli nei quali è suddiviso questo capitolo, l'articolo cioè relativo al porto di Genova e quello relativo ai canali e porti della laguna di Venezia, fossero comprese delle spese che non si potevano riguardare propriamente come spese di semplice manutenzione, ma che vestivano piuttosto il carattere di spese di riparazioni straordinarie, per le quali sarebbe stata necessaria una legge speciale.

Se veramente in questi due articoli fossero com-

prese delle spese della natura ora indicata, e codeste spese eccedessero per ciascuna la somma di 30 mila lire, io credo che non vi sarebbe dubbio che, per regolarità di amministrazione, secondo le leggi di contabilità dello Stato, il relativo assegno dovrebbe essere domandato con legge speciale. Ma veramente, per quanto riguarda l'articolo relativo al porto di Genova, esaminati i vari paragrafi nei quali si suddivide, io non trovo domandate in essi se non delle somme assai limitate, le quali si riferiscono puramente e semplicemente a spese di manutenzione.

Il primo paragrafo...

Voci. Forte! forte!

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Biancheri di parlare a voce un po' più alta.

BIANCHERI, ingegnere. Il primo paragrafo, relativo al rifiorimento delle scogliere del porto di Genova, è il solo che domandi una spesa di qualche considerazione, nella somma di lire 50 mila. Ma, evidentemente, codesta è una spesa di semplice manutenzione, che si ripete ogni anno.

Basta infatti considerare l'estensione che hanno raggiunta i due moli di protezione del porto, i quali si tratta di presidiare con codesta spesa, per convincerci facilmente che la somma è necessaria e che essa si riproduce annualmente; ed è quindi una spesa di semplice manutenzione.

Parimente le spese portate nell'articolo 45, relative ai canali e porti di Venezia, in massima parte a me pare che rivestano il carattere di spese di manutenzione, perchè si rinnovano periodicamente ogni anno.

Due sole però, a mio avviso, se ne incontrano, nelle quali sorge dubbio che vestano propriamente questo carattere. Anzi una, che è quella di 20,000 lire per *rimonta dell'argine di conterminazione del Bondantino*, io non esiterei a ritenerla come spesa straordinaria. E perciò a me pare che sarebbe più regolare, secondo il suggerimento della Commissione, di sottrarla a questo capitolo. Allora, essendo tal somma limitata a 20,000 lire, e quindi nel limite dentro il quale, a termini della legge di contabilità, può essere portata in bilancio senza una legge speciale, mi pare che potrebbe essere iscritta nel capitolo 86 delle spese straordinarie che riguardano il porto di Venezia, in apposito articolo.

Un altro paragrafo per 60,000 lire riguarda la riparazione di un primo tronco della tratta 34^a del litorale di Pelestrina, mancante di zoccolo e di scogliera.

Anche questa ha l'apparenza di una spesa di manutenzione; però i lavori cui riguarda sono di tale natura da lasciar dubbio che la spesa non si abbia da riprodurre periodicamente negli anni successivi, e quindi si possa ritenere come una vera spesa di manutenzione. Sotto questo aspetto potrebbe pertanto nascere il dubbio se la spesa trovi la sua sede conveniente in questo capitolo. Ad ogni modo, non essendo

bene stabilito che tale spesa abbia da ritenersi come straordinaria, io sarei d'avviso che la Camera, per evitare la perdita di tempo che richiederebbe la trattazione di apposito progetto di legge, che la sanzionasse come spesa straordinaria e poter profittare della buona stagione che avanza propizia per l'escavazione delle opere di questa natura, potrebbe lasciare la spesa stanziata in questo capitolo, limitandosi a ridurre la somma totale del capitolo a 20,000 lire di meno, che erano richieste per la rimonta dell'argine di cui ho ragionato, facendo passare codeste 20,000 lire al capitolo 86 delle spese straordinarie che riguardano il porto di Venezia.

Postochè ho la parola, io mi permetterò di fare qualche osservazione relativamente a quanto espresse l'onorevole Bullo intorno all'operato della Commissione per le lagune e porti di Venezia, della quale Commissione ho avuto ed ho l'onore di far parte.

Io veramente ho dovuto meravigliarmi nel sentire l'onorevole Bullo a dire che questa Commissione non ha mai dato segni di vita. A me pare che l'onorevole Bullo non dovrebbe ignorare che la Camera ha già esaminati e votati i fondi per operare la regolarizzazione dei grandi canali delle lagune di Venezia e del porto di Malamocco, lavori che sono stati decretati in seguito agli studi della Commissione e sono in eseguito.

Egli avrà anche veduto nel presente bilancio la richiesta di un fondo per l'eseguito di una nuova stazione ferroviaria marittima a Venezia, il cui progetto fu stabilito dopo accurati studi dalla Commissione stessa, la quale non si è soltanto occupata delle opere che ho indicato, ma anche dello studio della sistemazione del canale di Pelestrina, che l'onorevole Bullo ha sollecitato; studio che essa riconobbe conveniente di mandare ad eseguito tostochè il Governo ne avrebbe riconosciuta la convenienza economica.

La Commissione si occupò ancora della preparazione di un progetto per la regolarizzazione del porto di Lido, si occupò della questione della foce del Brenta che mette nella laguna; fece incamminare degli studi per vedere di menomarne gl'inconvenienti per quanto sarà possibile; trattò per di più molte altre questioni minori, le quali non escono dalla cerchia degli uffici amministrativi del Ministero.

Tutto ciò mostra che la Commissione non solo ha dato segni di vita, ma ha operato, ed efficacemente, per adempiere il mandato che le era stato affidato. Queste cose ho creduto mio dovere di esporre per discarico della Commissione della quale ho avuto l'onore di far parte.

BULLO. Domando la parola per un fatto personale.

È vero che io dissi che la Commissione non aveva dato alcun segno di vita; ma è vero però, che io soggiungeva: *almeno per quanto mi consta*. Riguardo ai lavori, di cui faceva parola l'onorevole Biancheri,

osservo che sono lavori parziali; ma egli dovrà convenire con me che la Commissione non ha esaurito il compito che le si demandò col decreto, che l'ha istituita.

Null'altro debbo aggiungere alle parole dell'onorevole Biancheri.

ARRIVABENE. Giacchè l'onorevole mio amico Maldini ha toccato una questione di tanta importanza quale è quella del salvamento dai naufragii, ecc., io mi permetto di domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici (e m'ha incoraggiato egli stesso colla gentile risposta data all'onorevole Maldini), mi permetto, dico, di chiedergli se mi sapesse dare contezza di una società di salvamento che ha sua sede a Napoli, e dirmi che cosa sia quella società. Molti de' miei onorevoli colleghi avranno, forse, letto, com'io lessi, uno strano programma diramato da quella società fondata, se non erro, in Napoli verso l'ultimo scorcio del 1868.

E strano invero egli è quel programma, stando al quale i soci giurar devono di salvare dalle acque, dal fuoco dei campi di battaglia, dalle pestilenze, dalla prostituzione e dalla miseria. (*Si ride*) Le anime giurano salvare, e lo spirito giurano voler elevare a quanto vi ha di più nobile, di più santo e di più puro. Emblema di quella società il generoso destriero motto: *salvare o morire. (Ilarità)*

Questo, o signori, è presso a poco il programma scritto in uno stile che rifà quello dell'Achillini o d'altro più famoso secentista.

Non mi sarei veramente azzardato di occupare il tempo prezioso della Camera ove si trattasse di una di quelle scritture gettate ogni giorno, senza autorità di nomi, a pascolo della pubblica curiosità

Se non che due cose, o signori, mi indussero a fissare la mente su quella strana pubblicazione. Il nome e la qualità dei personaggi che compongono il Consiglio direttore di quella società. Questo Consiglio è composto di alcuni personaggi che io non so bene se debba appellare illustri, o se con altro aggettivo meno rispettoso debba designare; altri sono incontestabilmente personaggi rispettabili. Permettetemi, signori, l'enumerazione dei principali iniziatori di questa santa istituzione. Dico *santa* perchè santissimo ne è lo scopo, naturalmente supponendo che al vero scopo tenda e non ad altro occulto, come lo debbono tutte le società che nel nostro paese sorgono, perchè il Governo deve, a termini di legge, sindacarle prima, autorizzarle poi.

Presidente di quella società è Alessandro IV Gonzaga, un'altezza serenissima più o meno discutibile (*Ilarità*), la quale pretende al dominio dell'antico ducato di Mantova, una volta dei Gonzaga, ducato che, dopo molte vicende, per i fortunati eventi della nostra rivoluzione e la guerra del 1866, fu chiamato a far parte del regno d'Italia.

Apparentemente egli è questo un personaggio illustre, giacchè, tutti il sapete, quasi non gli ba-

stasse l'aspirare alla signoria di Mantova, si è oggi schierato fra i non pochi candidati che mirano al trono di Isabella. Collega del Gonzaga è un principe Scanderbek, del quale noi tutti abbiamo inteso sovente parlare. Questi, come diceva, saranno forse illustri personaggi, nè io ho il diritto di mettere in questione i titoli che possono avere ai troni di Mantova, di Spagna e dei Principati Danubiani. Altri titoli però di un ordine più elevato e strettamente morale potrebbero dar luogo a certa discussione.

Questa la prima cosa che, come aveva l'onore di dirvi, dovetti rimarcare leggendo quel programma. Vengo ora alla seconda. Accanto a quei nomi ne vidi figurare altri di uomini rispettabili che appartengono ad Assemblee le quali per la nostra Costituzione sono due dei grandi poteri dello Stato. Non v'ha per me dubbio che quelle onorevoli persone acconsentiranno associarsi alle altre sopra indicate senza conoscerle. Se così non fosse non giungerei a spiegarmi lo strano accozzamento di quei nomi.

Del programma e del Consiglio direttore di quella società io non mi sarei, a dir vero, preoccupato, e, come diceva, non avrei azzardato di parlare alla Camera di questo fatto, se unita al programma non avessi scorta una circolare invero molto equivoca, e che mi fece ricordare del proverbio latino: *La serpe sta nascosta nell'erba*.

In quella circolare, dopo essersi fatto un caldo appello alla persona, alla quale è indirizzato il programma, si viene in conclusione a dire:

« Attendiamo con impazienza la vostra offerta: aprite il vostro cuore generoso, non esitate a farla. Se non poteste farla in danaro, sappiate che anche oggetti facilmente smerciabili saranno accettati. » (*Ilarità*)

Davvero, signori, dal momento che lessi quella circolare, la santità dell'istituzione, la magniloquente esposizione dei motivi, il solenne giuramento di salvare il prossimo da qualunque pericolo, il caldo appello alla carità, tutto scomparve. La circolare mi faceva toccare con mano la evidenza delle cose. La speculazione faceva troppo capolino; lo scopo era troppo palese. Si volevano indurre i creduli a concorrere in una istituzione umanitaria che era forse fondata a solo beneficio di alcuni scaltri.

Noi che abbiamo bisogno...

PRESIDENTE. Di tempo!

ARRIVABENE. Di tempo, sì, ma anche di questa istituzione, non dobbiamo permettere che, se il dubbio da me espresso è fondato, venga deturpata dalla speculazione. Che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si compiaccia accordarsi col suo collega dell'interno e, verificata la verità dei fatti, prendano i provvedimenti necessari per accertare se esiste realmente questo mercato che mi astengo dal qualificare.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Pescetti

PESCETTO. Rinuncio alla parola, sperando che quanto io volevo dire lo esporrà meglio di me il mio amico, l'onorevole Viacava, che più di me ha approfondita la questione.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Su questa accademia o società di salvataggio, che l'onorevole Arrivabene dice esistere a Napoli, io non so nulla di più di quanto egli ha narrato, e mi rammento soltanto di avere ricevuto da moltissimi mesi, come privato individuo, un programma simile certamente a quello che egli ha testè accennato e che, appena letto, ho posto da parte come cosa assolutamente non seria.

Quella società di Napoli rassomiglia probabilmente ad alcune società sorte da parecchi anni in Parigi ed in Londra sotto pomposi titoli, le quali diramano circolari per tutta Europa, invitando chi vuole esservi iscritto allo sborso di 40 o 50 lire, con che si fa parte dell'accademia e si riceve un diploma. Ma quando si va a cercare la sede di queste società non si trova mai nessuno! (*ilarità*)

Avvi tutto al più un presidente onorario ed un segretario, che diramano le circolari e i diplomi, ricevono le lettere dalla posta, si intascano il danaro, e tutto è finito. (*Si ride*)

Io non intendo dir male della società di Napoli, che per le sue prestazioni umanitarie potrebbe forse meritare i nostri elogi, ma non posso certamente rispondere, nè come ministro dei lavori pubblici, e neppure in nome del mio onorevole collega il ministro della marina, a quanto a proposito di quella società ha narrato l'onorevole Arrivabene.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole relatore della Commissione.

MONTI CORIOLANO, relatore. Vorrei lusingarmi d'essere più fortunato dei giorni scorsi nel discutere materia conforme.

Oggi non si tratta d'argini nè di rotte. Quindi credo che il patetico non possa aver luogo, e che interessi particolari non sieno in giuoco. D'altro canto constatato con piacere che i contraddittori dell'operato della Commissione hanno principiato a leggere il rapporto che la Commissione aveva l'onore di presentare alla Camera, e vengono oggi più addentro nel fondo della questione che si tratta di definire.

Ben inteso che, così parlando, non includo nel novero quegli oratori che hanno rivolte speciali domande al ministro dei lavori pubblici in occasione della discussione di questo capitolo; dimande intorno alle quali non è punto il debito mio d'intrattenermi.

Non ho l'esercizio didattico, ma pure mi è indispensabile di fare qualche definizioncella e distinzione.

Qualunque opera manufatta si comprende che, appunto perchè manufatta, coll'uso e coll'andare del tempo va naturalmente degradando non ostante le cure che si possono avere per la sua conservazione.

Le degradazioni si possono distinguere in diverse specie. Vi sono delle piccole degradazioni che si confondono manifestamente con ciò che implica cura di mantenimento. Vi sono delle degradazioni più notevoli, sebbene non tanto da meritare speciale considerazione. Succedono infine degradazioni che certamente non hanno il ritorno periodico e che importano quasi una nuova costruzione. È questo il caso contemplato nel capitolo 16, ed io restringerò il mio dire al capitolo attuale, manifestando in proposito l'intendimento della Commissione.

La Commissione, coerente ai principii che l'ispirarono, ammette tutto ciò che riguarda il mantenimento dei porti è dei fari. Per questo è accesa una partita che ascende ad 1,200,000 lire, somma che la Commissione ha consentito per intero, offertane la giustificazione nel documento quarto. Ha pure ammesso la somma di 46,000 lire per le spese eventuali. Nella prima partita ha pure concesso tutto il grosso delle spese relative alla manutenzione, nonchè le spese proprie ai piccoli guasti annuali che s'immedesimano colla manutenzione. Poi ha accordato i fondi pei guasti straordinari che non superano le 30,000 lire.

Rispetto per altro alle riparazioni grandi e straordinarie che superano questa somma, naturalmente si è dovuto investire la Commissione delle conseguenze che porta l'includere sì notevoli riparazioni nel capitolo dei *Mantenimenti*.

Non riaccenderò questa quistione già altra volta dibattuta, e che ora ha avuto schiarimento ed appoggio notevole ed autorevole dall'onorevole Valerio.

Nel caso speciale procurerò di poter meglio spiegare alla Camera l'intendimento della Commissione. Un periodico dei più diffusi porta in fronte per epigrafe *Instauratio ab imis fundamentis*. I lettori almeno di quel periodico comprenderanno bene cosa vuol dire *instauratio ab imis fundamentis*. La Commissione naturalmente non fu troppo proclive ad accogliere ciecamente simili instaurazioni, cioè volle vedere a fondo in che consistessero; e, chieste dal Ministero le debite spiegazioni, il Ministero fu sollecito di darle. Ed allora cosa rinvenne la Commissione? Rinvenne che gli uffici locali (sempre parlando ristrettivamente al punto di grandi lavori di riparazioni o ripristinamenti) dicevano: il tal porto, ossia la tal parte di porto, la tal banchina, il tal molo abbisognerebbe d'un grande ristauero, poichè l'uso lo ha consumato; ma ci vorrebbe una somma grande, somma che potrebbe salire a centinaia di mila lire. Voi avete inteso dall'onorevole Negrotto cosa abbia costato il molo di Genova a forza di ripari annuali. L'ufficio locale prosegue: io non affaccio tutta la somma, ma datemi intanto un acconto, il seguito verrà in appresso, e coll'acconto farò cosa potrò. È l'acconto cifra, ben inteso, sempre notevole: si parla di decine e centinaia di mila lire.

Il Ministero od, a meglio dire, la burocrazia, per non rompere la simmetria del bilancio dell'anno innanzi, trova che non si possono stanziare fondi così notevoli. Invece propone di mettere per l'anno in corso 60 mila o 50 mila lire e cose simili; e che stanziamenti tali si effettuino nel modo indicato è avvalorato anche dalle parole dell'onorevole Valerio.

Con questi acconti, direi, di spese indefinite, si forma quella somma totale che la Commissione crederebbe essere meglio che formasse oggetto di leggi speciali; ma non già si intende restrittivamente agli acconti di 60 mila o 50 mila lire, e via discorrendo. La Commissione, nel credere che occorre una legge speciale per *instaurazioni così rilevanti*, rende omaggio alle massime che devono regolare i nostri lavori, crede che sia più regolare, più consentaneo al sistema parlamentare ed alla garanzia del regime costituzionale il suggerire al ministro che di ufficio faccia, quando lo reputa opportuno, scandagliare la spesa totale che occorre per grandi instaurazioni di opere e porti che ne abbisognano. Così il risultamento sarà oggetto di legge speciale, e, portata alla Camera, starà ad essa di fissare quella spesa tanto per l'anno corrente, quanto per gli altri di seguito, a seconda dei bisogni e dei mezzi di cui può disporre.

Nello stesso bilancio che ci occupa, in altro capitolo si dovrà includere una somma notevole per le riparazioni straordinarie a strade, in conseguenza dei guasti delle alluvioni. Ed a questo credo alludesse l'onorevole Valerio quando accennava che l'onorevole ministro dei lavori pubblici aveva consentito.

Dunque, in coerenza della omogeneità e somiglianza d'argomento, perchè non si dovrà fare relativamente ai lavori di porti e fari ciò che è concordato per le strade, giacchè non si credette di seguitare la Commissione rispetto ai lavori idraulici? Sta precisamente in questi termini la questione, e bisogna far lode all'onorevole Biancheri, il quale è entrato in queste considerazioni, ne ha riconosciuto in conclusione la giustezza, ed ha proposto di diminuire la somma che la Commissione credeva di rimandare a legge apposita.

Io credo, o signori, d'interpretare il sentimento della Commissione concludendo che qui non è questione di somma maggiore o minore da stanziare per rispetto alla cifra proposta al capitolo 16. La questione è di massima, e di massima assai più elevata che non sia la entità di cifra. Si comprende che per certi rispetti possa tornare più comodo all'amministrazione centrale e locale di avere dei fondi disponibili a suo agio. Ma credo che il Parlamento, non volendo, dirò così, porsi dietro alle spalle il sindacato di somme che, a mano a mano, anno per anno, montano a cumuli ragguardevoli, non troverà almeno ingiusto che sia edotto di quanto accade, e non troverà nemmeno singolare che la Commissione non sappia recedere da quanto ha avuto l'onore di riassumere per lei.

PRESIDENTE. L'onorevole Viacava ha facoltà di parlare.

VIACAVA. Io domando prima all'onorevole ministro dei lavori pubblici se intende di accettare l'ordine del giorno da me proposto insieme ad altri miei colleghi nell'interesse dei porti di quarta classe.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro desidera che ne dia di nuovo lettura?

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Bisogna che favorisca di rileggerlo.

PRESIDENTE. « La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a voler presentare ogni anno, unitamente al bilancio, una nota dei porti di quarta classe, per i quali, essendovi lavori in corso o progetti definitivamente approvati, credesse egli di giustizia doversi elargire il sussidio dello Stato a termini dell'articolo 198 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865. »

PASINI, ministro pei lavori pubblici. È inutile che io rilegga l'articolo 198 della legge dei lavori pubblici, che è presente alla mente d'ognuno; dirò che accetto l'ordine del giorno proposto dagli onorevoli deputati Serra, Viacava, Pescetto, Asproni; che anzi, per così dire, ho già cominciato a darvi esecuzione, perchè nel progetto di bilancio per il 1870, al capitolo 17, introdotto di nuovo col titolo: *Sussidi ai porti di quarta classe*, venne iscritta la somma di lire 18,250, ed anzi vi ha una tabella, dalla quale apparisce come si proponga di fare la distribuzione di questa somma a favore di vari porti.

Si è creduto opportuno di proporre per ciascun porto una somma dalle 800 fino alle 4000 lire, conforme alla disposizione della legge sui lavori pubblici, che, per assegnare una determinata somma di sussidio esige che si conosca l'importo di tutto il lavoro, e se il comune abbia adempito le altre pratiche dalla legge prescritte. Lo stesso sistema sarà seguito anche per gli anni avvenire.

Sarebbe per altro necessario che tutti i municipi e porti di quarta classe, che intendono di essere sussidiati dallo Stato, presentassero in tempo le loro istanze perchè possano essere esaminate secondo la legge, ed essere prese in considerazione nel prossimo bilancio.

VIACAVA. Sono ben lieto di sentire che l'onorevole ministro dei lavori pubblici accetti l'ordine del giorno da me sottoscritto. Lo ringrazio anche delle spiegazioni che egli si è degnato di dare al Parlamento intorno alla questione medesima.

Io non aggiungerò parola. Solamente pregherò la Camera a volerlo approvare come una proposta la quale è diretta a mettere in armonia la legge che non si è mai inteso di abrogare con le deliberazioni degli anni passati, verso delle quali io non mancherò mai di usare del maggior riguardo possibile.

POSSENTI. Io non dirò che due parole. L'onorevole Monti, mettendo avanti e ripetendo la massima che nel bilancio ordinario non possono introdursi fuorchè

le spese delle piccole riparazioni, annunziò che questa massima era ammessa anche da un'autorità (ed è realmente un'autorità in questa Camera), dall'onorevole Valerio. Ora, io che ho enunziato precisamente la massima opposta, credo dover far conoscere alla Camera che la mia massima si fonda pure sopra un'altra autorità del Parlamento, ed è quella dell'onorevole Depretis, il quale nel suo discorso del 12 febbraio 1863 sviluppò ampiamente questo argomento, ed ammise invece che tutte le spese riparative e conservative debbono avere sede nel bilancio ordinario e non possono in nessun modo essere portate nel bilancio straordinario, sebbene nè fosse annuale nè soltanto di piccola entità.

VALERIO. Qui veramente vi sono due questioni. Debbo prima due parole di risposta riguardo alla questione cui si riferisce l'onorevole Possenti; poi sarà da trattarsi dell'ordine del giorno proposto dall'onorevole Viacava e da altri onorevoli nostri colleghi.

Io vorrei ricordare all'onorevole Possenti che la questione oggi sollevata si è già trattata in questa Camera or sono pochi giorni, e che la medesima è già stata risolta anche col consenso del ministro dei lavori pubblici, il quale per le opere straordinarie occorrenti per le inondazioni ha detto che proporrebbe, e credo anzi che abbia proposta già una legge speciale.

L'onorevole Possenti ritornò alla discussione del 1863, nella quale occasione l'onorevole mio amico Depretis sosteneva un'opinione contraria alla mia. Sta bene; ma egli ha dimenticato che d'allora in poi vi fu una decisione della Camera, la quale cancellò appunto dal bilancio il capitolo *Miglioramenti*, dichiarando in allora, come si fece di poi, che le grandi riparazioni ed i miglioramenti si dovessero iscrivere nel bilancio straordinario.

POSSENTI. Chiedo di parlare.

VALERIO. Del resto, questa è una questione assai grave, ed il tornare indietro dalla deliberazione che ha presa la Camera pochi giorni sono mi parrebbe cosa pericolosa.

Vengo ora all'ordine del giorno proposto dall'onorevole Viacava e da altri nostri onorevoli colleghi.

PESCETTO. Chiedo di parlare.

VALERIO. A me rincresce di dover prendere la parola in questa circostanza, poichè questa questione è già stata oggetto delle deliberazioni della Camera in due successive sue Sessioni, e pare a me che quel fare e disfare continuo non giovi nè alla utilità delle nostre discussioni nè alla bontà delle nostre istituzioni.

Dalla Commissione del bilancio del 1867 e da quella pure del bilancio del 1868 si portava alla Camera l'espressione di un voto, perchè si abolissero dai bilanci i sussidi, e si domandava che, quando occorressero sussidi, il ministro dovesse presentare un progetto speciale di legge, in cui i sussidi, sia per strade, sia per porti, potessero essere riuniti anche per più strade

o per più porti, ma fossero indicati cogli elementi necessari perchè la Camera potesse giudicare, perchè la Camera potesse vedere come erano distribuiti. E la Camera, nelle due volte in cui il caso si presentava, cancellò dal bilancio il capitolo dei sussidi.

Ora, che cosa ha fatto il Ministero? L'onorevole ministro per i lavori pubblici annunzia, ed è di fatto, che egli ha riprodotto questo capitolo nel bilancio del 1870. E l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Viacava e da altri a che mira? Mira appunto a dare appoggio a questo fatto del ministro, che io mi permetto di chiamare contrario alle deliberazioni della Camera.

L'onorevole ministro e gli onorevoli proponenti l'ordine del giorno citano l'articolo 198 della legge. L'onorevole ministro dice che non occorre darne lettura; ma la Camera mi permetterà che io lo legga.

Dunque l'articolo 198 dice:

« I lavori dei porti di quarta classe sono a carico dei singoli comuni o delle associazioni dei comuni che ne risentono beneficio, costituiti in consorzio a forma delle associazioni per le strade.

« In caso di spesa eccedente la forza del comune o dei comuni associati, potrà essere invocato un sussidio dalla provincia e dallo Stato. Il sussidio dello Stato però non potrà mai eccedere, ecc. »

« Accordandosi un qualche sussidio dallo Stato, il Ministero dei lavori pubblici eserciterà l'alta sorveglianza sull'esecuzione delle opere. »

Questo non è dunque, o signori, un sussidio che si possa in verun modo comparare a quello che noi abbiamo iscritto nel bilancio dei lavori pubblici, non mi ricordo più a qual capitolo, ma che si riferisce al *concorso obbligatorio* dello Stato pei lavori stradali. Questo non è un concorso obbligatorio, questo è un concorso facoltativo, è un sussidio.

Io non ho mai combattuto e non combatterò mai l'idea che si possano in certe circostanze accordare sussidi; questo solo ho sempre combattuto e sempre combatterò, che si porti in bilancio una cifra complessiva per sussidi, e che si crei dal ministro dei lavori pubblici o da un altro ministro qualunque una specie di ufficio di beneficenza a cui tutti ricorran per strappare un brandello della somma che avete iscritto. I sussidi devono essere resi opportuni, talvolta anche necessari, da circostanze speciali. Di queste circostanze speciali deve giudicarne la Camera. Così si ottengono due fatti importanti: uno per il Ministero che si libera da una quantità di sollecitazioni che rendono dura, penosa quella carica, e talvolta danno autorità a certi sospetti che sarebbe meglio che nemmeno sorgessero. Sono necessari pel Parlamento del quale è debito vedere come si distribuiscono i denari della nazione.

Io quindi non solamente non applaudo all'atto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale, col

nuovo capitolo inserito nel bilancio del 1870, ha voluto contraddire a due voti che la Camera ha dato successivamente; ma io pregherei pure i miei onorevoli colleghi che hanno proposto il loro ordine del giorno a volerlo ritirare.

Qual è il fine di quest'ordine del giorno? Quello di ottenere che i porti di quarta classe, quando ne abbiano bisogno, sieno sussidiati. Ma perchè ciò non si può fare con un progetto di legge presentato dal ministro, nel quale sieno indicate le opere che si fanno nei porti, il modo con cui sono condotte, le spese che importano ed il sussidio che vi può dare lo Stato? Perchè si ha da far ciò in un altro modo qualunque che sostituisca ad una disamina del Parlamento un po' di arbitrio ministeriale? Egli è vero che i miei onorevoli colleghi hanno in parte mirato a togliere questo arbitrio ministeriale, domandando che al bilancio dei lavori pubblici si annessesse una tavola che indicasse i porti di quarta classe e le opere che nei medesimi si eseguono. Ma ciò non equivale a quella formola che la nostra legge di contabilità più volte richiama, e che io prego la Camera a volere che sia in tutte le circostanze osservata.

A me rincresce che queste mie parole potranno forse essere facilmente tradotte in vario modo; può darsi anche, come altra volta, in un sentimento di opposizione ai porti, come se io fossi nemico dei porti di quarta classe! Ma so bene che, qualunque sia il giro che si vorrà dare alle mie parole, è una convinzione la mia profonda che ha già ottenuto l'approvazione della Camera, e spero l'otterrà ancora questa volta.

PASINI, *ministro per i lavori pubblici*. Io rispetto moltissimo le convinzioni dell'onorevole Valerio, ma debbo fargli osservare che evidentemente il motivo, per cui la Camera colle precedenti sue deliberazioni avrebbe abolito i sussidi, e vietato in certo modo che si metta una somma generica per cotesti sussidi nel bilancio, fu per impedire qualsiasi arbitrio del Ministero nella distribuzione dei detti sussidi. Ora, avendo nel bilancio del 1870 inserita una somma di lire 18,250 per sussidi di questo genere, ed avendo nel tempo medesimo indicato minutamente ed esattamente a quali porti di quarta classe questa somma debba essere distribuita ed in quali proporzioni, il Ministero non potrà certamente far più alcuna arbitraria distribuzione, e la Camera avrà piena facoltà di esaminare ad una ad una quelle otto partite in cui trovansi divise le lire 18,250, e di accettarle o respingerle a suo piacimento. Ecco adunque che lo scopo contemplato dalla Camera colle precedenti sue deliberazioni d'impedire qualsiasi arbitrio al Ministero è pienamente ottenuto.

PRESIDENTE. L'onorevole Possenti ha facoltà di parlare.

POSSENTI. L'onorevole Valerio ha detto che la questione, sulla quale finora abbiamo discusso, è gravissima. Io l'ammetto; ma, appunto perchè è gravissima,

non capisco perchè possa dire che è già stata risolta dalla Camera. Meno poi posso ammettere che sia stata risolta nell'occasione della discussione del bilancio del 1863, di cui io fui relatore, coll'essersi tolto il capitolo dei *Miglioramenti*, perchè quel capitolo comprendeva molti milioni, i quali si sono portati in gran parte nel bilancio straordinario, ma una buona terza parte si è ritenuta nelle spese di riparazione e manutenzione del bilancio ordinario; ed è quanto io dico si debba fare in tutti i bilanci. (*Ai voti! ai voti!*)

PRESIDENTE. La parola spetterebbe all'onorevole Pescetto; ma, essendo stata domandata la chiusura, bisogna che io chiegga se è appoggiata.

PESCETTO. Domando la parola contro la chiusura.

Io prego la Camera a non voler chiudere questa discussione, e prego l'onorevole presidente a favorire di chiedere se la Camera appoggia questa proposta.

PRESIDENTE. Se mi dava tempo, era quello che stava per fare.

PESCETTO. Domando perdono di averla interrotto.

PRESIDENTE. Chi appoggia la chiusura sorga.

(È appoggiata.)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetto contro la chiusura.

PESCETTO. Io prego la Camera, in una questione così importante e che è già stata trattata tante volte da noi, nella questione cioè degli interessi marittimi tanto vitali per l'Italia, a non volere così improvvisamente trancare la discussione. Se la Camera accetta le idee emesse dall'onorevole relatore, o, dirò meglio, dalla Commissione del bilancio, e che ha sostenuto con molto mio rincrescimento il mio amico Valerio, io credo che porteremo un grandissimo danno allo sviluppo della marina mercantile.

Tale questione, ripeto, fu già trattata molte volte alla Camera, ed è vero pur troppo che essa non ci ha prestata tutta quell'attenzione che, a mio avviso, era desiderabile e necessaria. Voglia dunque la Camera permettermi poche parole, tanto più non essendo molti gli iscritti; e sono persuaso che gli argomenti che saranno portati varranno a far ottenere dalla Camera una benevola accoglienza alle relative proposte.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura.

(La discussione non è chiusa.)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetto.

PESCETTO. Quantunque io abbia domandata la parola quando l'onorevole mio amico Valerio trattava la questione dello iscrivere o no nel capitolo 16 ora in discussione le riparazioni relative ai porti più o meno grandi, io comincerò dal rispondere agli appunti mossi dall'onorevole Valerio all'ordine del giorno che ebbi l'onore di sottoscrivere coll'onorevole Viacava ed altri nostri colleghi.

L'onorevole Valerio si lamentava innanzitutto che si ritornasse davanti alla Camera ad insistere su quanto essa aveva già nella discussione del bilancio del 1867

e 1868 respinto, e su quanto conseguentemente aveva approvato.

Ma mi permetta la Commissione e l'onorevole mio amico Valerio di ricordare come la Camera abbia già aderito alla sua proposta.

Nel capitolo che discutiamo erano allora proposte dal ministro 100 mila lire da ripartirsi in sussidio ai porti di quarta categoria, e la Commissione del bilancio riduceva queste 100 mila lire a sole 50 mila.

L'onorevole deputato Corrado trovò che 50 mila lire da ripartirsi tra tutti quanti i porti di quarta categoria in Italia, porti che trovansi essere in numero grandissimo, era un'ironia, una mistificazione, e pregò la Camera di respingerla proponendo che, invece di votare quelle 50 mila lire, adottasse una proposta per la quale il ministro dei lavori pubblici presentasse un progetto di legge apposito, comprendendovi tutti quei porti di quarta categoria che avessero bisogno di urgenti riparazioni per la loro sicurezza e difesa.

La Camera acconsentì; nè sono le ragioni, o signori, che possa allora avere addotte la Commissione del bilancio che la persuasero, ma fu la proposta, ben più radicale, fatta dall'onorevole deputato Corrado, di vedere, cioè, presentato questo progetto di legge.

L'onorevole Valerio entrò egli stesso in quest'idea, e nel bilancio del 1868 combattendo la proposta analoga a quella che vi si presenta ora dai miei amici e da me stesso (e ve lo ripeteva poco innanzi), diceva al ministro: presentate questo progetto di legge.

Ma, o signori, permettetemi di ripetere le parole dette nel 1867. Questo benedetto progetto si rimanda sempre da un bilancio all'altro; e, me lo perdoni l'onorevole Valerio, ciò è più che ironia, più che mistificazione. Dal 1867 siamo giunti al 1869, ed il ministro dei lavori pubblici non ha mai presentato alcun progetto; ed i porti di quarta categoria, chiamati falsamente *porti*, giacchè, a mio avviso, la più gran parte di quelli che vogliono qualificarsi con questo nome non sono porti, ma cantieri di costruzione, hanno subito grandi avarie, grandi minacce. Permettetemi di dirvi addirittura, poichè io non temo di essere accusato di sollevare questioni di campanile, pensando che i campanili tutti assieme costituiscono la nazione, permettetemi di dirvi che nel porto di quarta categoria di Varazze, appartenente al mio collegio, sul finire dello scorso anno poco mancò che tre dei grossi bastimenti in costruzione, per effetto della mareggiata allora successa, non si immergessero mentre non erano ancora compiuti; il mare si avanzò tanto nella spiaggia che tolse i puntelli di prora, e fu grazie alla solidarietà esistente fra tutti quei bravi operai, che, lottando continuamente contro le onde minacciose del mare, si impedirono dei disastri che potevano mandare parecchie famiglie in rovina.

Io quindi non posso adattarmi a questa idea del progetto di legge da presentarsi dall'onorevole mini-

stro dei lavori pubblici; io vedo che ciò ne manderà alle calende greche, e che i porti di quarta categoria non avranno sussidi.

Mi permetta poi la Camera di dichiarare francamente il mio concetto. Io non faccio grande assegno su questi sussidi; non sono le tre o quattro mila lire che il Governo, nelle condizioni in cui si trova, può dare, quelle che possono costituire una parte materiale delle opere necessarie per i porti di quarta categoria; ma egli è un fatto, signori, che, come negli anni addietro in questa Camera non si è capita, o non si è voluto prestare attenzione all'importanza vitalissima che hanno i porti di quarta categoria, i nostri cantieri marittimi, così molte delle località stesse, ove sono questi cantieri, non si persuadono che quelle opere che si fanno possano presentare sufficienti garanzie di sicurezza e di stabilità alla spiaggia sulla quale sono costruiti i bastimenti, per corrispondere alle spese che il comune si impone e che si riversano sui contribuenti. Quando un Consiglio municipale di un piccolo comune ha davanti a sè un sussidio del Governo, ha una prova che le opere sono corrispondenti allo scopo; ciò serve a tranquillare l'animo delle popolazioni e dar coraggio a molti consiglieri incerti, titubanti, preoccupati troppo della popolarità a dare il loro voto favorevole alla spesa.

Quindi io insisto, non pel valore finanziario che possano avere questi sussidi, ma pel valore morale che hanno agli occhi delle popolazioni, le quali troppo spesso vedono il loro denaro impiegato in opere che non capiscono.

Non sono preparato, come vi dissi, nè ho le cifre alla mano; in caso diverso potrei dimostrarvi come a fronte, sovente, di minimi sussidi del Governo i comuni abbiano compiute opere immense per loro; e posso citarvi di memoria una strada che valica l'Appennino fatta per consorzio di comuni, la quale costa le sue 500,000 lire, e in cui il sussidio dato dal Governo toccava appena le 18,000 lire; pure fu in grazia di esso sussidio che si ottennero le deliberazioni dei comuni.

Io prego pertanto la Commissione ad aderire all'ordine del giorno proposto, e ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici di averlo reso implicitamente quasi inutile con le dichiarazioni che ha fatte pel bilancio del 1870.

L'onorevole Valerio ci ripeteva che noi altro non facciamo che fare e disfare del continuo, per concludere poi col rinfrescare le stesse proposte degli anni anteriori. Ma la colpa non è dei proponenti l'ordine del giorno attuale, ma bensì dell'inadempimento antecedente.

Vi è la legge sui lavori pubblici che all'articolo 198 ammette che questi sussidi si possano stabilire; vi è la legge di contabilità generale dello Stato la quale dispone che, sino alle somme inferiori alle lire 30 mila

(ora nella legge nuova portate, credo, a 40 mila), acconsenta il Governo ad inscrivere in bilancio; e questo articolo della legge sulla contabilità generale ha una ragione d'essere importante.

Per i progetti di sussidio avete sentito poc'anzi assegnare 18,000 lire a sette o ad otto comuni, se non isbaglio; se però il Ministero per somme sì piccole viene a proporvi dei progetti di legge, questi progetti torneranno nell'idea generale che tanto vagheggia l'onorevole mio amico Valerio, e che ha sollecitata con tanta eloquenza l'onorevole Corrado, e rimarranno indiscussi, perchè, o la Camera non avrà il tempo d'occuparsene, o se se ne occuperà, ciò farà solo di quelli che sono più vitali ed importanti. Molto a proposito adunque stabilì l'articolo sovraccennato della legge sulla contabilità generale dello Stato di presentare solo i progetti che superino una data somma.

Quindi, veda l'onorevole Valerio come, anche per queste considerazioni, quanto egli ha detto circa il fare e disfare non calzi abbastanza, potendo le nostre leggi essere state fatte in certe speciali contingenze.

Dirò ora poche parole rispetto all'idea della riduzione proposta dall'onorevole relatore della Commissione sul capitolo 16, cioè sulla distinzione che egli vorrebbe fare delle grandi e delle piccole riparazioni, o, per dir meglio, valendomi delle sue parole, di quelle riparazioni che tornano annualmente e di quelle che non si riproducono che ad intervalli.

Egli vorrebbe che le seconde fossero poste addirittura nella parte straordinaria.

Io certamente non sono molto lontano dall'ammettere questo, cioè che le riparazioni le quali si possono dire modificazioni o miglioramenti ad opere quasi nuove, e che, non rinnovandosi di frequente, rivestono il carattere di straordinarie, non si possano chiamare opere di manutenzione. Ma per quanto abbia esaminato la relazione della Commissione, e specialmente l'articolo che stiamo discutendo, non mi è riuscito di vedere quali sieno queste opere che si possono dire di miglioramento.

Noi abbiamo delle opere che si fanno ogni tre o quattro anni. Per esempio, se in una fabbrica si volesse fare tutti gli anni il rimaneggiamento dei tetti, si butterebbero via i denari; eppure chi dirà che i lavori che riguardano i tetti non sono lavori ordinari di manutenzione? Lo stesso può dirsi delle scogliere e delle banchine. Se tutti gli anni si volesse sostituire un'altra roccia a quella che si è scomposta per l'azione deleteria del mare e dell'atmosfera, se tutti gli anni si volessero otturare i buchi che si sono aperti nel molo o nelle banchine, si getterebbero via tutti gli anni delle somme cospicue, e non si farebbero che piccoli rabberciamenti di nessun valore, di nessuna consistenza. Nei nostri porti ho sempre visto che si lascia che il mare corroda un tratto di scogliera, di banchina, di

molo in tali proporzioni che si possa fare una riparazione radicale e duratura.

Non si fanno riparazioni per pochi mattoni guasti, poichè i mattoni nuovi sarebbero tratti nella rovina dai mattoni logori e la spesa sarebbe sprecata.

Nel porto di Genova (non parlo degli altri porti perchè non li conosco) vi sarebbero molte riparazioni a fare al molo, alle scogliere ed alle banchine; ma non si fanno, stantechè il farle ora sarebbe opera vana, e si stima conveniente aspettare che i guasti abbiano raggiunto una certa importanza.

Permettetemi un confronto, al quale mi richiama la mia qualità d'ufficiale del Genio militare. Se accanto a mattoni per due terzi logori si mettono mattoni nuovi, questi saranno in breve tempo smossi e tolti di sito. Perciò si aspetta, a fare le riparazioni, che l'opera sia ad un sufficiente punto di consumazione, onde rinnovarla tutta, anzichè in piccola parte. Quest'idea io la vedo da qualche tempo attuata dal Genio militare; vedo che nell'interno delle scuderie, dove l'asfalto, il ciottolato, od il pavimento fatto di mattoni a coltello, si guasta, si prende dell'argilla e si mette nei luoghi danneggiati, e si aspetta a rifare il pavimento quando se ne riconosca veramente il bisogno.

Per queste ragioni io non posso associarmi all'idea della Commissione del bilancio, e mi unisco perfettamente alle considerazioni che ha svolte molto meglio di me, dal lato tecnico, l'onorevole Possenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Viacava ha facoltà di parlare.

Credo però che egli voglia trattare la medesima questione che ha svolto così bene l'onorevole Pescetto, uno dei sottoscrittori della proposta.

VIACAVA. Non faccio che un'aggiunta.

PRESIDENTE. Aggiunga pure, anch'io dopo aggiungerò alcune osservazioni.

VIACAVA. L'onorevole Valerio ha detto che la mia proposta era già stata oggetto delle deliberazioni della Camera in due successive Sessioni. Io sono in obbligo di far osservare alla Camera che ciò non è assolutamente vero.

La Camera ha respinto, nelle due Sessioni 1867 e 1868, la proposta per sussidi ai porti di quarta classe, ma questo non è l'oggetto della mia domanda. Io chiedo che si metta in armonia la legge sui lavori pubblici, con le deliberazioni prese dalla Camera in occasione della discussione dei bilanci 1867 e 1868. Quale fu lo scopo che si è proposto il Parlamento con questa disposizione? Quello certamente di veder cessare una volta quell'arbitrio ministeriale che si supposeva avesse luogo nella distribuzione dei sussidi.

Ora, dal momento che io approvo pienamente queste deliberazioni, dal momento che io vengo a presentare alla Camera un ordine del giorno il quale tende ad invitare il ministro dei lavori pubblici a presentare

ogni anno la nota di quei porti di quarta classe i quali avessero già intrapresi lavori, oppure avessero legalmente approvati i progetti dei lavori medesimi, io non faccio che venire a confermare le massime stabilite dal Parlamento. Le proposte ministeriali potranno essere esaminate dalla Commissione del bilancio, e presentate alla Camera per l'approvazione, quando vengano giudicate attendibili e fondate sul principio dal quale viene informata la legge. La Camera avrà campo di farne oggetto di nuovo esame nella discussione e di accettarla come di respingerla. Io non credo, nè posso ammettere la necessità della legge speciale, quando tali sussidi non potranno in verun caso raggiungere la somma delle trentamila lire alla quale accenna la legge sulla contabilità.

Ma l'onorevole Valerio non ha citato che l'articolo 198 della legge 20 marzo 1865, il quale riguarda appunto i sussidi da darsi ai porti di quarta classe. Io vorrei che egli avesse preso lettura anche dell'articolo 189 della citata legge, nel quale il legislatore si esprime in questa maniera:

« Per i porti e le spiagge della seconda classe, le spese riguardanti la sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio sono a carico esclusivo dello Stato.

« Occorrendovi lavori interessanti il commercio, la competenza delle spese si regolerà come per i porti, cui potrà quello scalo essere assimilato.

« A stabilire tale assimilazione si provvederà secondo gli articoli 185, 186, 187. »

Or questa assimilazione per i porti di seconda classe fu stabilita appunto con decreto reale in data 15 marzo del 1866, ed in forza di questo decreto 14 porti di seconda classe furono assimilati ai porti di quarta classe.

Voi dunque togliendo il sussidio ai porti di quarta classe, lo togliete pure a quelli di seconda classe per tutti quei lavori che riguardano la parte commerciale.

Anche dunque per questa ragione i sussidi destinati ai porti di quarta classe avrebbero dovuto essere tenuti nella debita considerazione.

Io non aggiungerò più parola. Son sicuro che la Camera vorrà fare buon viso alla mia proposta, diretta unicamente a dar vita ad una disposizione di legge che tanto può favorire il commercio e la navigazione del paese.

Voci. Ai voti! ai voti!

MONI CORIOLANO, relatore. Io non entro punto nel tema dei porti di 4^a classe, nè in quello dei sussidi. Non facendo ciò parte del bilancio di cui si occupò la Commissione, non mi credo in debito di parlarne. Aveva domandato la parola solamente per dare uno schiarimento all'onorevole Pescetto, il quale, mentre in massima ha sembrato aderire agli intendimenti della Commissione, poi in atto pratico è venuto ad impugnarli.

Io non intendo dire altro all'onorevole Pescetto se non se questo: che cioè se egli conoscesse i documenti che ha in mano e che ha dovuto esaminare la Commissione, si persuaderebbe da se stesso che i casi da lei considerati riguardano le grandi restaurazioni, le restaurazioni a lunghi intervalli, su che egli concorda; per cui tutto l'ingegnoso suo discorso relativo alla parola *riparazioni* non regge, nè potrebbe applicarsi al nostro capitolo, secondo il medesimo suo avviso.

Ma in definitiva stimo rendermi interprete del voto della Commissione, dicendo che quanto essa tiene a che la massima propugnata sia salva, altrettanto poco tiene a che prevalga il parere suo o quello dell'onorevole ministro sulla fattispecie. Perciò nemmeno fa sua la diminuzione che pure ha consentito l'onorevole Biancheri, lasciando libera la Camera di votare le somme nel caso concreto che crede. Quello su cui la Commissione insiste si è che dal costrutto di questa discussione sorga e si senta la necessità che in occasione dei bilanci se non del 1870, del 1871 la questione sia veramente definita a' termini della legge di contabilità.

Per una convenienza facile ad intendersi io non ho mai fatto appello ad essa legge; ma dacchè l'onorevole Pescetto pure l'ha rammentato, mi sia permesso il dirlo francamente. La legge di contabilità dichiara quali sono le spese ordinarie, quali le straordinarie. È manifesto che una spesa che si riproduce ogni anno è ordinaria; una spesa che interviene ad intervalli, sia pure riproducendosi, è straordinaria, e va soggetta appunto ai provvedimenti che la legge di contabilità prescrive per spese siffatte.

Se la Camera crede di passar sopra per questa volta al discusso accidente, naturalmente la Commissione non fa ostacolo. Ma quello che sarebbe necessario si è che il Ministero provvedesse a che nei futuri bilanci la questione venisse risolta nel senso propugnato da più Commissioni del bilancio, e che chiudesse l'adito ai suggerimenti che gli venivano per proseguire un sistema di cui solamente gl'ingegneri possono comprendere la portata. Qui non si tratta di arbitrio ministeriale, che sarebbe il meno, qui si tratta di funzionari subalterni che possono disporre delle somme stanziato dal Parlamento come meglio loro talenti.

Io credo di essermi spiegato abbastanza su questo proposito perchè la Camera possa deliberare.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'ordine del giorno proposto dall'onorevole Serra ed altri.

(Dopo prova e controprova è adottato.)

Pongo ai voti, come emendamento, il capitolo 16, colla somma che vi aveva assegnata il Ministero, in lire 1,981,000.

(È approvato.)

E avendo finalmente la Camera votato su questo capitolo, io mi credo in dovere di rammentarle che il

bilancio dei lavori pubblici si compone di 98 capitoli, dei quali in quattro giorni di discussione non furono votati che 16; cosicchè, andando di questo passo, per arrivare in fondo, occorreranno più di 20 giorni. (*Movimenti*)

Io fo quest'avvertenza alla Camera perchè essa, pensandoci, si persuaderà che non è questo il modo di votare i bilanci. (*Bene!*) Io confido che coloro che vorranno parlare, si limiteranno a brevi osservazioni.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Mi spiace di non potere in questo assentire all'opinione dell'onorevole presidente, il quale in certo modo accuserebbe la Camera di una straordinaria lentezza nella discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Io debbo a questo proposito rammentare che la Camera ha dato esempio di grande sollecitudine perchè l'anno scorso ha votato il medesimo bilancio in due sole sedute.

VALERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. L'esempio che rammenta l'onorevole ministro dei lavori pubblici non fa che confermare e giustificare il mio desiderio e la mia istanza.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valerio.

VALERIO. Io sorgo soltanto per ricordare che il bilancio dei lavori pubblici del 1868 la Camera aveva deliberato che fosse esaminato sommariamente, come aveva pure deliberato che si esaminasse quasi sommariamente quello del 1867, rimandando poi la piena discussione di questo bilancio al 1869.

Malgrado ciò, io ricordo all'onorevole presidente della Camera ed al signor ministro che il bilancio del 1867 consumò 15 giorni per la discussione. Se quello dell'anno scorso ne consumò solamente due, io credo che può essere molto opportuno che il bilancio del 1869 ne consumi quel tanto che sarà necessario per esaminarlo.

PRESIDENTE. Il presidente, per evitare troppo lunghe discussioni, si è creduto in dovere di rammentare alla Camera che questo bilancio si compone di 98 capitoli, e che in quattro giorni non se ne sono discussi che 16. La Camera poi farà quello che crede nella sua saviezza.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. A giustificare la mia precedente avvertenza dirò che anche nell'anno passato il bilancio dei lavori pubblici fu discusso e votato dalla Camera capitolo per capitolo.

PRESIDENTE. L'onorevole Ferrara ha domandato di rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro delle finanze. Egli non ha indicato l'oggetto, ma ora lo esporrà.

FERRARA. Io volevo unicamente domandare al signor ministro se, quando e come crederebbe conveniente che si entri nella discussione dei vari punti onde si compone l'ultima sua esposizione finanziaria.

Dopo la sua risposta io mi permetterei di pregare

la Camera a voler deliberare che questa discussione sia messa in uno dei suoi ordini del giorno.

CAMBHAY-DIGNY, *ministro per le finanze*. Pare a me che nella discussione che ebbe luogo avant'ieri io dicessi assai esplicitamente alla Camera che, onde riuscisse vantaggiosa la discussione, avrebbe dovuto, secondo me, farsi a proposito della legge che approverà le convenzioni. Quindi la domanda del *quando* questa legge potrà venire in discussione è una di quelle a cui io non sono in grado di rispondere con precisione. Per quanto mi riguarda, io posso sin d'ora dire alla Camera che sono sicuro, o almeno spero fondatamente di poter presentare una tal legge il 9 od il 10 di maggio, perchè credo che il 9 sia domenica. Ma il giorno in cui le convenzioni possano venire in discussione dipende dalla Commissione che la Camera nominerà. Io poi sarò a disposizione di questa Commissione fin da quel giorno.

Non mi pare di poter dare altra risposta più esplicita all'onorevole interrogante. Prima di quell'epoca discussioni se ne possono fare; io sono sempre pronto a dare alla Camera tutti gli schiarimenti possibili, e le occasioni, credo, non mancheranno; ma perchè, ripeto, una discussione possa farsi praticamente utile bisogna, a mio avviso, aspettare qualche giorno.

FERRARA. Il signor ministro mi pare risponda solamente ad una parte della mia interrogazione.

PRESIDENTE. Ella avrebbe fatto meglio a formularla in iscritto.

FERRARA. Egli ci dice che per il 9 può presentare delle leggi. Io domando, se crede che si debba fare una discussione sulla sua esposizione finanziaria; la questione è dunque un poco diversa.

Egli sa come sia stato anch'io dell'opinione che, invece d'intavolare una questione generalissima sulla sua esposizione, sarebbe stato meglio farla a proposito di una tal legge da presentarsi.

Ora, il dirci che presenterà il 9 maggio una legge, non è ancora tutta la risposta che egli ne possa dare. Io desidererei precisamente sapere se egli intende che, a proposito della discussione di una delle sue leggi, in quel giorno in cui questa sarà presentata (io non domando ora che si stabilisca un giorno determinato), se egli intende che si faccia una discussione generale, che reputo necessaria, indipendentemente dalla discussione della legge. (*Susurro*) Domando che la Camera accetti questo principio, se lo crede, ed allora sarebbe inteso che la discussione sull'esposizione finanziaria non si verrebbe a dimezzare, facendola a brani in altre occasioni, come, per esempio, quella che udii accennare l'altro giorno a proposito di qualche capitolo di bilancio.

Io insomma desidererei restassimo intesi che in una data occasione, quella che la Camera avrà scelta, siamo tutti prevenuti che si aprirà la discussione sul

sistema finanziario proposto dall'onorevole signor ministro.

CAMBRAY-DIGNY, ministro per le finanze. Mi rincresce di non essermi, a quanto pare, spiegato abbastanza chiaramente.

Io ho inteso dire che desidero vivamente quanto l'onorevole Ferrara che quest'amplissima discussione si faccia; ma ripeto che io non la credo praticamente utile, se non a proposito di quel disegno di legge che or ora accennava, ed in quell'occasione desidero che essa sia per riuscire la più ampia, la più completa, la più profonda possibile.

Mi pareva che tutto questo risultasse dalle parole che ho avuto l'onore di dire or ora; ma, se occorre, io lo ripeto esplicitamente: desidererei che tale discussione si potesse fare prima, ma credo che il farla prima non ci porti ad un risultamento veramente e praticamente utile.

PRESIDENTE. Mi pare che ora si siano intesi, e che il signor ministro abbia parlato chiaro. (*ilarità*)

L'incidente è dunque esaurito.

Si passa ora alla discussione dei capitoli che riguardano le ferrovie.

Capitolo 17. *Rimborso alle società delle strade ferrate e di navigazione postale per i viaggi dei membri del Parlamento*. Il Ministero e la Commissione propongono d'accordo per questo capitolo la somma di lire 400 mila.

ALIPPI. Poichè entriamo a parlare di ferrovie, io credo opportuno di richiamare l'attenzione dell'onorevole signor ministro e della Camera sopra la convenzione stipulata colla società *Vittorio Emanuele* per il compimento delle linee ferroviarie calabro-sicule...

Voci. Non è qui il luogo.

PASINI, ministro per i lavori pubblici. È fuori luogo. Domando la parola.

ALIPPI. Perdonino. Nell'articolo 6 furono stabiliti i termini per l'ultimazione...

PASINI, ministro per i lavori pubblici. (*Interrompendo*) Faccio osservare all'onorevole Alippi che non è questa la sede in cui si debba parlare delle ferrovie calabro-sicule, le quali sono comprese nella parte straordinaria del bilancio.

Prego dunque l'onorevole Alippi a differire a quei capitoli la sua domanda; adesso trattasi della parte puramente amministrativa.

PRESIDENTE. Ha inteso l'onorevole Alippi? Il signor ministro dichiara che la sede opportuna per le sue osservazioni, o proposte, verrà nella parte straordinaria del bilancio; però le riservi a codesto momento.

ALIPPI. Come vuole. Era per muovere una domanda. La prego a riservarmi la parola.

PRESIDENTE. La serbi lei. (*ilarità*)

L'onorevole Zauli ha domandato di parlare.

ZAULI-NARDI. Onorevoli signori, vi hanno questioni siffatte, le quali, siccome quelle che abbracciano e si

collegano ad interessi gravi e molteplici, non possono di guisa alcuna lasciarsi troppo lungamente indefinite e sospese, senza incorrere il rischio di sollevare una molesta sempre e talvolta anche pregiudicievole agitazione negli animi non pure di pochi privati cittadini, ma in quelli altresì degli abitatori tutti di ragguardevoli città e di intiere provincie.

Di tale natura è quella che mi spinge, a proposito del capitolo in discussione, a muovere, se non un'interpellanza, almeno una grave interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ferrovie! Quale e quanta copia d'idee, di desiderii, di speranze, di ardite imprese, di sogni dorati occorra alla mente di ognuno al semplice suono di questa magica parola, voi ben lo sapete, o signori; il perchè ciò valga, ove pur non basti la peritanza mia e la pochezza del mio eloquio, a farvi certi che io non abuserò di vostra cortesia, nè con futili parole sottrarrò alle gravi occupazioni che vi assorbono un solo istante di quel tesoro preziosissimo che è il tempo.

PRESIDENTE. Onorevole Zauli, parmi che il momento opportuno per la sua proposta sarà quando si discuterà il titolo secondo, delle spese straordinarie.

ZAULI. Non è di spese che io faccio questione.

PRESIDENTE. Sull'ultimo titolo.

ZAULI. È una interrogazione che io muovo all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Faccia pure; risponderà e non se ne parlerà più. (*Si ride*)

ZAULI. Sarò dunque brevissimo nel mio dire, ve ne do fede, benchè mi sia giocoforza prendere le mosse da non pochi anni indietro, imperocchè è indispensabile tracciarvi alcun poco di storia.

Quando nel 1845, primo l'egregio cavaliere Giovanni Benericetti-Talenti (cui sono lieto mi si offra mezzo di porgere in quest'Aula pubblico omaggio di meritato plauso)...

(*Il ministro dei lavori pubblici esce dall'Aula.*)

Essendosi assentato l'onorevole ministro dei lavori pubblici, io non so se potrò continuare.

(*Conversazioni.*)

PRESIDENTE. Ha dichiarato il signor ministro che torna immediatamente.

Del resto è presente il signor ministro delle finanze il quale è in grado poi di replicare in assenza del ministro dei lavori pubblici; quindi può continuare a fare la sua interrogazione.

ZAULI. Quando dunque l'egregio cavaliere Giovanni Benericetti, primo nel 1845 si fece a richiamare l'attenzione del Governo granducale sulla possibilità, anzi sulla facilità di aprire un varco ferroviario tra Firenze ed una città dell'Emilia, come rimanessero profondamente commosse al lieto annunzio l'una e l'altra di coteste nobili provincie italiane, meglio potete voi figurarlo che io non valga ad esprimerlo a parole.

Il pensiero di congiungere Romagna e Toscana, il

versante settentrionale al meridionale dell'Appennino, l'Adriatico al Mediterraneo, arrise sì fattamente a ciascuno, quasi arra di migliore ed insperato avvenire, che fu un sorgere d'improvviso, un agitarsi, un arrabattarsi di rappresentanze provinciali e comunali, di comitati promotori, di Commissioni tecniche di ogni maniera, uomini industriali, commerciali, politici e finanziari, che non andò guari avreste indarno cercato pur uno dei frequenti corsi d'acqua che intersecano a brevi intervalli le vie consolari Emilia e Flaminia da Bologna ad Ancona, il quale non avesse allestiti studi o rilievi per lo meno sommarî, per un tracciato ferroviario, fidente ciascuna vallata di essere la preferita.

La stampa nazionale ed estera non venne meno di quei giorni al suo ufficio, talchè portata la cosa nel campo della pubblica opinione fu da tutte parti festeggiata così che i medesimi Governi pontificio e toscano, benchè non troppo inclinati a favorire il facile accontarsi di popoli soggetti a dominazioni diverse, buono o malgrado dovettero acconciarsi all'acclamata proposta.

Cambiati i tempi e successi nel 1859 agli antichi nuovo ordine di politici reggimenti, i Governi provvisori di Emilia e Toscana perseverarono in cotesto proposito, ed anzi quest'ultimo, il Governo della Toscana, con suo decreto del 10 gennaio 1860, nominava una Commissione di valenti ingegneri con incarico di raccogliere, esaminare e confrontare gli studi fino allora eseguiti, e pronunziare un giudizio di preferenza per quello che avesse stimato più facile e più conveniente.

Il Governo del Re per ultimo riconobbe l'utilità di cotesta impresa, ed avvisando d'estenderla a più vasti confini, acciò maggiori se ne risentissero i vantaggi, nel 1864 dichiarò aperto un concorso fra quanti avessero studi o progetti ferroviari transappennini toscoro-magnoli o toscoro-marchigiani, assegnando un termine perentorio a tutto il maggio dell'anno medesimo.

È vano il dire che non era peranco spirato quel termine, e già molti lavori accurati lunghi ed ammirati da competentissimi uomini (ne può far fede l'onorevole presidente del Consiglio che reggeva allora il portafoglio dei lavori pubblici) erano già deposti sul banco del ministro, il quale, è d'uopo lo accenni a sua lode, non indugiò di eccitare la Commissione ad intraprendere i suoi lavori e ad accingersi a compierli il più prontamente possibile: nè furono vani i suoi eccitamenti, chè nella metà del successivo settembre raccoltisi i quattro membri che la costituivano, in compagnia del loro presidente furono sul terreno, ed esaminati uno ad uno i diversi andamenti sotto i rapporti idraulici, tecnici, economici e via dicendo, rilevati i pregi e i difetti e stabilitone un confronto, si divisero ciascuno il suo compito, fermi di riconvocarsi quando che fosse per redigere un profondo e coscienzioso rapporto.

Con quale ansia, con quale trepidazione attendessero i concorrenti tutti la fatale sentenza da cui poteva dipendere non poca parte del loro avvenire, di leggieri

la comprenderete, onorevoli signori. Ma, incredibile a dirsi! passò il 1864, trascorse il 1865, a questo tenne dietro il 1866; in breve, o signori, eccoci alla fine d'aprile del 1869; quattro mesi ancora e saranno perduti 5 interi anni, e quell'ansia, quella trepidazione continuano tuttavia, avvegnachè il promesso, il desiderato giudizio sia ancora nulla più che un vano, uno sterile desiderio.

(*Conversazioni.*)

Perchè tale indugio? Quali potentissime ragioni si opposero a che il ministro non tenesse la data parola? Quale il motivo di sì protratto silenzio? Ecco le interrogazioni che io mi permetto rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Di questo stato di cose che, mel consenta, chiamerei almeno anormale, non seppi darmi ragione, il confesso; nè so comprendere quale e quanta maniera di ostacoli sorgere potesse, a fare che pel volgere di ben 5 anni non si trovasse modo di raccogliere cinque sole persone per pochi giorni e forse per poche ore.

L'onorevole ministro potrà illuminarmi, ed io gliene sarò tenutissimo. Amo anzi essere indulgente al segno di credere fin d'ora, che egli saprà produrre argomenti bastevoli ad iscusare questo dannoso ed inqualificabile silenzio; ma dappoichè mi è consentita la parola io non mi starò dal trarne partito per volgergli calde e vivissime preghiere (e mi affido d'avere a conforto della mia la voce di quanti colleghi mi ascoltano), di volgergli calde e vivissime preghiere a nome anche de' concorrenti tutti, dei quali oso farmi interprete, senza tema d'andare errato, acciocchè egli provvegga a che si rompa ogni dimora e sappiasi una volta finalmente quello che oggi non dovremmo per niun conto ignorare.

E proceda pur franco l'onorevole ministro nel porre innanzi i suoi schiarimenti e le sue dichiarazioni, nè lo trattenga tema che le mie parole sieno meno che schiette e leali, od ascondano per avventura il germe d'inopportune e soverchie imprese.

No, mi giova ripeterlo una volta ancora: io da nulla fui mosso se non dal desiderio che la Commissione giudicatrice si raduni una volta, rediga il suo rapporto, lo faccia di pubblica ragione, onde si sappia ufficialmente quale sia fra i progetti ferroviari presentati al concorso del 1864, nel termine stabilito, quello che a suo giudizio è preferibile tra Firenze ed una città del versante settentrionale. Ciò che possa o debba seguirne di poi lo rimando di buon grado a quel momento che la Camera ed il Ministero giudicheranno nel senno loro maggiormente opportuno.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici.* L'onorevole deputato Zauli ha fatto una diligente storia delle vicende, subite dalla società promotrice della ferrovia toscoro-magnola che deve attraverso l'Appennino congiungere la Toscana e Firenze col littorale adriatico molto più sollecitamente che per la via della Porretta.

Ma l'onorevole Zauli sa bene, e l'ha detto nel suo discorso, che insieme con questo progetto ve ne sono tre o quattro altri per linee parallele a quelle da Pontassieve a Faenza, e poco distanti l'una dall'altra.

Come egli ha detto benissimo, il Governo ha incaricato una Commissione di profferire un giudizio comparativo, di stabilire cioè quale sarebbe la linea più opportuna e da preferirsi per costruire una ferrovia che metta in comunicazione la Toscana colle provincie poste dall'altra parte dell'Appennino.

Il Governo non ha mancato d'incaricare il Consiglio superiore dei lavori pubblici di fare questi studi, e di profferire cotesto giudizio.

Un compianto ed abilissimo ingegnere, l'ispettore Scotini, ne era particolarmente incaricato. Egli ha fatto molti viaggi per l'Appennino, collo scopo di raccogliere i materiali necessari per profferire con maturità il chiesto giudizio; ma fatalmente questo bravissimo ingegnere, che prestava in tutti i rami dell'arte sua preziosi servizi, ha dovuto soccombere a fiero morbo al principio del 1868; ed in questo modo si è perduto quasi interamente il frutto dei suoi studi e delle sue ricerche, delle quali non sono rimaste che poche tracce, e brevi memorie.

Dopo la mancanza a' vivi dell'ispettore Scotini, gli fu sostituito un altro membro del Consiglio superiore, ma furono tali e tanti gl'impicci e le cure straordinarie di questo corpo nell'anno passato, a motivo delle rotte dei fiumi, e dei danni sofferti dalle strade nella primavera, e specialmente nell'autunno, che poco tempo è rimasto agli uomini tecnici per imprendere i viaggi necessari per isciogliere il problema, e decidere quale linea dell'Appennino debbe essere prescelta per l'ideata ferrovia. Io non ho cessato di sollecitare l'emissione di questo giudizio, e credo che non passerà gran tempo senza ch'esso venga profferito. E credo inoltre che le società promotrici delle quattro o cinque linee di ferrovie attraverso l'Appennino, abbiano nulla perduto per questi indugi, poichè l'arte di costruire strade di ferro, specialmente attraverso a catene di montagne non altissime, come l'Appennino, ha fatto grandi progressi in questo frattempo, e dette società, quando avranno ad eseguire i loro progetti, si avvantaggeranno certamente di questi progressi fatti dall'arte di costruire le strade di ferro.

Debbo anche aggiungere che i progetti per costruire strade ferrate attraverso l'Appennino inferiormente al valico della Porretta e con vari sistemi si vanno sempre più moltiplicando; dopo ciò assicuro l'onorevole Zauli che da parte del Ministero sarà fatta ogni premura perchè l'invocato giudizio, atteso da sì lungo tempo, venga presto profferito.

PRESIDENTE. L'onorevole Zauli ha facoltà di parlare, non per rientrare nella questione, ma solamente per dichiararsi soddisfatto.

ZAULI. Mi duole che l'onorevole nostro presidente

non abbia questa volta colto nel segno, perchè non posso dichiararmi soddisfatto quanto egli forse crede.

PRESIDENTE. Dispiace anche a me, non posso però concederle di parlare, come già l'avvisai, che per dichiarare se è soddisfatto.

ZAULI. Quantunque la risposta dell'onorevole signor ministro alla mia domanda non sia tale da soddisfarmi, però debbo ringraziarlo delle buone parole colle quali ha chiuso la sua risposta, della quale mi affretto a prender atto, e la lealtà specchiatissima dell'onorevole ministro sono certo basterà a dispensarmi dall'arrecargli altra volta la noia delle nuove interrogazioni su questo proposito.

PRESIDENTE. Metto ai voti il capitolo 17 a cui non si riferiva per niente la raccomandazione dell'onorevole Zauli.

(È approvato.)

Poichè vedo presente il signor ministro dell'interno, lo pregherei a dichiarare quando vorrà rispondere all'interpellanza che si propone di indirizzargli l'onorevole Briganti-Bellini intorno ai fatti di Ancona, di cui si è già parlato.

CANTELLI, ministro per l'interno. Quando alla Camera piaccia, io sarei disposto a rispondere sin da domani.

DI SAN DONATO. E l'interpellante?

PRESIDENTE. Onorevole Briganti-Bellini è ella disposto a fare la sua interpellanza domani?

BRIGANTI-BELLINI BELLI. Sissignore.

PRESIDENTE. In tal caso sarà messa all'ordine del giorno di domani.

Capitolo 18. *Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private* (Spese fisse). Commissione e Ministero propongono la somma di lire 232,920.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

SORMANI-MORETTI. Malgrado la raccomandazione che ha fatto testè l'onorevole nostro presidente, io credo di somma importanza e di tutta opportunità il fermare alquanto l'attenzione della Camera sul grave tema della debita sorveglianza governativa all'esercizio delle strade ferrate di società private, sotto vari aspetti e specialmente sotto quello delle loro tariffe.

Sugli inconvenienti delle vigenti tariffe ferroviarie, specialmente per ciò che riguarda le merci, parlarono l'anno scorso gli onorevoli Maurogònato e D'Amico, sia trattando del servizio della società Adriatico-orientale, sia a proposito del bilancio dei lavori pubblici pel 1868.

L'onorevole D'Amico, in seguito ad una accurata relazione, propose anche un ordine del giorno affinché il Ministero s'applicasse ad uno studio speciale circa il passaggio della valigia delle Indie, e circa gli orari delle ferrovie. Quest'ultimo argomento fu eziandio toccato ieri incidentalmente dall'onorevole Valerio, e per verità le risposte che a lui diede il Ministero, dico il Ministero, dacchè furono tre i ministri che suc-

cessivamente parlarono ieri su di ciò, non mi hanno per nulla soddisfatto, in quanto che bisognerebbe aspettare ancora tre o quattro anni, sino a quando, cioè, sarà compiuto il traforo del Moncenisio, prima di potere ottenere qualsiasi miglioramento nel servizio postale su quella strada.

Quest'anno abbiamo sentito altresì gli onorevoli Morpurgo, Torrigiani, Nervo, pochi giorni fa l'onorevole Omar, trattare l'argomento delle tariffe ferroviarie ed accennare alle tristi conseguenze che esse esercitano sul commercio italiano. Quando io ebbi l'onore di far parte di Commissioni della Camera chiamate ad esaminare dei trattati di commercio ed attesi quindi a studiare le conseguenze attendibili delle tariffe doganali sulle patrie industrie e sul commercio italiano, ebbi a constatare che parecchie delle pecche attribuite ai vigenti patti internazionali delle dogane hanno invece la loro origine da improvide tariffe ferroviarie che alterano ogni economia delle tariffe doganali.

La Camera di commercio di Venezia tanto fece che ottenne venissero riparate ultimamente solenni ingiustizie che erano state commesse a suo scapito e ad esclusivo vantaggio del porto di Trieste. Ma non tutte ancora però quelle ingiustizie furono riparate.

Ora vedo qui la relazione dell'onorevole Sotto-Commissione del bilancio dei lavori pubblici occuparsi quasi esclusivamente della sorveglianza tecnica alle ferrovie per quella parte che riguarda la conservazione dei lavori d'arte, le macchine, i mezzi di trazione e concludere acciò che questo servizio sia passato al Genio civile.

La Sotto-Commissione infatti in quel suo ordine del giorno che propone e riproduce in fine della sua relazione sul presente bilancio accenna a questa idea siccome norma ad uno studio che deve esser fatto dal Ministero e sottomesso poi alla approvazione della Camera, ed omette o non s'addentra nelle questioni della sorveglianza economica, commerciale ed amministrativa alle società ferroviarie.

La relazione del già ministro, onorevole Jacini, su tutto quanto fu fatto dall'amministrazione dei lavori pubblici dal 1860 al 1867, relazione stata presentata al Parlamento nel gennaio 1867, a pagine 105 accenna essa pure a che l'esercizio commerciale delle nostre ferrovie non è peranco ordinato come si conviene, e dice che l'argomento fu deferito allo studio di una Commissione di uomini competenti in tali materie.

È dunque tempo, a parer mio, di sapere se e come quella Commissione abbia operato, se il lavoro suo può tenere luogo in Italia di quella grande inchiesta che fu fatta in Francia nel 1862, e la quale condotta da uomini autorevolissimi quali sono: Michel Chevalier, Alfred Leroux, Franqueville, Talabot, Vandal e da altri o presidenti di Camere di commercio o rappresentanti di grandi centri manifatturieri e commerciali

(di interessi speciali di vari gruppi di industriali), gettò tanta luce sulla materia.

È dico, dunque, a sapere se il lavoro della nostra Commissione può tener luogo per noi di quell'inchiesta, se furono consultate le Camere di commercio ed i nostri primari commercianti, e se in seguito al lavoro di quella Commissione il Ministero prese determinazioni in proposito, e si dispone quindi a sottoporle alla sanzione del Parlamento, affinché cessi al più presto il deplorabile attuale stato di cose.

L'esercizio delle ferrovie abbraccia due grandi servizi, il servizio dei passeggeri e quello delle merci. Quanto al servizio dei passeggeri, due cose principalmente sono da considerare, la velocità ed il prezzo. La velocità assoluta e relativa dei vari convogli diretti, ordinari o misti, e l'orario loro di corrispondenza. Il prezzo dei convogli di diversa velocità e per le differenti classi, nonchè in ragione della lunghezza del percorso. In quanto alla velocità, vero è che da noi in Italia non se ne fa troppo conto, perchè il tempo ha qui meno valore che non abbia presso altre nazioni. È vero d'altra parte che qui in Italia la maggior parte delle ferrovie hanno un solo binario, e che quindi la rapidità dei convogli potrebbe nuocere alla sicurezza, a quella sicurezza che, sia detto ad onore delle amministrazioni delle nostre ferrovie, noi qui abbiamo, poichè fortunatamente rarissimi sono i casi in cui avvengano disastri.

Ma delle nostre ferrovie non ci serviamo solamente noi italiani. Moltissimi sono i forestieri che vengono qui, per quali il tempo è oro. D'altro lato i servizi speciali internazionali esigono pure eccezionale celerità superiore a quella attuale.

Se noi vogliamo godere della fortunata posizione geografica dell'Italia, dopochè sarà aperto l'istmo di Suez; se noi vogliamo che per la penisola passi una buona, anzi la migliore e maggior parte del commercio dell'Oriente, noi dobbiamo pure organizzare dei servizi d'una grandissima velocità, i quali possano fare vittoriosa concorrenza coi servizi di altri paesi.

Ora noi fino a pochi giorni fa abbiamo visto, a cagion d'esempio, il treno celerissimo, il quale viene dalla Francia a Firenze, fermarsi, dopo Pistoia, quasi stanco e spossato dal lungo tragitto, ad ogni più piccola stazione. Noi vediamo tuttavia il convoglio che arriva da Susa fermarsi a Torino senza plausibile motivo, col perditempo di parecchie ore. Noi vediamo, per esempio, che il convoglio diretto, il quale se ne va da Milano a Genova, oppure da Piacenza (e quindi dall'Italia meridionale e centrale) a Genova, pigliare la curva ed andarsene sino ad Alessandria, invece di percorrere il più retto tronco appositamente costruito da Tortona a Novi.

Pei convogli che diconsi diretti o celeri adunque, senza anche aumentare la rapidità, si può e deve migliorare il servizio, diminuendo solo o togliendo via

gli inutili perditempi. Che se questi perditempi od alcune fermate eccezionali si volessero da taluno attribuire alle necessità del servizio postale, io potrei rispondere che per il servizio postale si potrebbero adottare quei semplici ed ingegnosi meccanismi che vennero introdotti in Inghilterra, e pei quali i convogli possono, senza fermarsi alle stazioni, gettare la valigia postale in una rete e raccogliere invece l'altra valigia che pigliar devono, la quale sta pronta e disposta all'uopo presso la rete stessa. Ciò diminuirebbe il bisogno d'alcune fermate, e semplificherebbe e renderebbe più spedito il servizio.

Ma anche pei treni ordinari si potrebbe raggiungere una velocità relativamente maggiore di quella che attualmente si ha, qualora s'avesse cura di far meglio coincidere gli arrivi e le partenze là ove esistono diramazioni, e si richiedesse che tutte le società adottassero locomotive di maggiore potenza di trazione, sì che la velocità potesse mantenersi sempre nella voluta proporzione col peso del convoglio e col numero delle carrozze.

In tal guisa si potrebbe facilmente da noi raggiungere anche pei convogli ordinari la velocità di quei treni così detti *Parlamentari*, i quali in Inghilterra, percorrono 36 chilometri all'ora, malgrado stazioni e fermate ad ogni otto o nove chilometri.

Dunque per la velocità vi sarebbe certamente molto da fare, tanto pei treni diretti quanto per gli ordinari, senza anche arrivare a quella rapidità superiore ai 50 o 60 chilometri all'ora, in via retta e piana, per la quale forse in Italia si potrebbero correre dei pericoli, avendo tuttavia la maggior parte delle nostre strade ferrate un solo binario. Del resto, quanto ai treni misti ed anche ai treni delle merci, non vedo il perchè non si potrebbe adottare anche qui in Italia, come fu fatto in Germania, l'aggiunzione di alcune carrozze speciali, dette di quarta classe, ad uso e vantaggio dei contadini e degli operai, a prezzi quindi bassissimi, onde rendere più comodo ed agevole a quella numerosa classe di popolazione il recarsi il mattino ai loro lavori od alle loro officine, restituendosi la sera in seno alle loro famiglie.

Ma appunto per i prezzi si introdussero ultimamente notevoli riduzioni con biglietti d'andata e ritorno, con biglietti d'abbonamento, con biglietti pei giorni festivi e con biglietti circolari per date circostanze. Tuttavia la tariffa dei prezzi che noi abbiamo pel trasporto dei passeggeri è nella media generale troppo alta. Essa è la tariffa più alta che esista in tutta l'Europa, malgrado che il valore del danaro sia da noi più elevato che non negli altri paesi, e minore sia l'agiatezza generale; e che per l'uso noi siamo sin qui meno facili a muoverci. In Inghilterra diffatti si pagano in media 9 centesimi per chilometro; si paga meno pei convogli meno celeri, si paga più pei convogli di mag-

giore velocità. In Francia la media è di 5 centesimi e mezzo per qualunque convoglio di qualsiasi rapidità. In Italia la media è di 10 centesimi, e c'è aumento poi, come in Inghilterra, quando si voglia valersi dei convogli più celeri, anzi in alcuni convogli diretti non si trovano se non che carrozze di prima classe.

Le riduzioni che furono accordate ultimamente pei biglietti di andata e ritorno sono da 11 centesimi a 6.

Ora, sarebbe a desiderarsi che questa riduzione, la quale dette buonissimi risultati, e provò come, diminuendo i prezzi, anche in Italia si aumentano il numero dei passeggeri ed i prodotti delle ferrovie, venisse adottato quale regola generale.

La qual cosa sarebbe eziandio più logica e, dirò altresì, più morale, essendochè per tal modo le società ferroviarie non potrebbero venire accusate, come forse ora si potrebbe da taluno, di favorire solamente i pasatempo e l'ozio dei giorni festivi e gli eccezionali spettacoli o divertimenti, ma chiaro apparirebbe che hanno eziandio a cuore di facilitare l'operosità di coloro che attendono ai propri affari, i quali non sono meno degni di riguardo, ed hanno appunto forse maggior bisogno di avere delle riduzioni nei giorni feriali in cui si possono trattare i negozi. Delle facilitazioni ancora si potrebbero ottenere presso di noi, come si sono adottate in altri paesi, pei viaggi di famiglie riunite, e tariffe differenziali per chi percorre delle distanze molto grandi. Col ridurre i prezzi si moltiplicano sempre i proventi. Gli *omnibus* di Parigi, allorchè hanno aggiunto, ai posti interni da 30 centesimi, altri posti sull'imperiale della carrozza a soli 15 centesimi, hanno veduto aumentarsi di tre quinti il numero dei loro passeggeri.

Nel Belgio si raggiunse tre anni fa il minimo dei prezzi di trasporto pei viaggiatori. Per chi percorre meno di 35 chilometri si mantennero gli antichi prezzi che erano già bassissimi; per chi percorre dai 35 ai 60 chilometri si accordò una notevole riduzione ed una più forte riduzione si concesse a chi percorre oltre ai 60 chilometri. In queste tre zone avvenne nel primo anno un aumento di circolazione di viaggiatori: per la prima zona del 2 per cento, per la seconda del 20 per cento, e per la terza del 90 per cento; sicchè il risultato totale dei proventi, nel primo anno in cui si adottò questa nuova tariffa, malgrado tale e tanta riduzione di prezzi, diede una diminuzione d'introiti di 23,000 lire soltanto; con quanto maggiore vantaggio però dell'industria, della popolazione e del commercio, non occorre che vel dica.

Se l'esperienza fatta nel Belgio sembrò ardita e non diede ancora risultati decisivi tali da essere senz'altro seguita altrove, egli è perchè tutto ha un limite che non conviene oltrepassare. Ma, se non è detto ancora che l'esperienza belga sia riescita a vantaggio dei proventi dell'esercizio delle strade ferrate, non si può

neanche dire che abbia fallito. Del resto, quanto manca ancora a noi per raggiungere quel così basso livello di tariffe!

Molte altre giuste lagnanze del pubblico, in ordine al servizio dei passeggeri, s'udirono in questi ultimi tempi. Noi tutti fummo testimoni dei fatti che vi diedero luogo e che venivano ancora ad aggravare l'alto prezzo delle tariffe dei passeggeri. Allorquando fu introdotto il corso forzoso dei biglietti di Banca le società delle ferrovie con certi piccoli manifesti amministrativi, affissi presso gli uffici della distribuzione dei biglietti, annunciavano che non si dava il resto ai biglietti di 5 lire, che erano allora la più piccola valuta di carta che esistesse in circolazione, e che non si accettava rame pel valore al disopra di una lira, cosicchè, ponendosi le amministrazioni delle ferrovie al disopra delle leggi dello Stato od eludendole, i viaggiatori, con grave loro disagio e perdita, venivano obbligati a provvedersi, in qualsiasi modo, di monete d'argento, e ne risultava spesso, specialmente per recarsi a brevi distanze, che era loro quasi impossibile di prendere il proprio biglietto.

A questi inconvenienti, col tempo e coll'emissione dei biglietti di Banca da lire 2, e colla disposizione di accettare rame sino all'ammontare di due lire, è oramai stato rimediato. Ma che cosa fece allora la sorveglianza governativa sull'esercizio delle ferrovie a vantaggio del pubblico, ed a tutela dei suoi diritti? Funziona egli l'ufficio di sorveglianza all'esercizio delle ferrovie in modo da impedire che avvengano per avventura nell'avvenire simili inconvenienti? Io ne dubito fortemente, e non sono per nulla rassicurato che l'ufficio di sorveglianza funzioni efficacemente, anche perchè è noto come nacquero, e si mantengono tuttora, urti tra le varie società nei loro rapporti di servizio cumulativo.

La società delle Meridionali, la società delle Romane e quella del Moncenisio furono e sono in urto colla società dell'alta Italia, nè il Governo seppe e poté mai sinora, nell'interesse del pubblico, imporre ai contendenti un pronto ed equo accordo.

Ma a queste cose accenno di sfuggita, come pure accennerò ad alcuni miglioramenti che si potrebbero introdurre nel servizio, e che furono pure introdotti qua e colà nel resto di Europa, quali sarebbero, a cagion d'esempio, quello di fare adottare degli apparecchi fumivori alle locomotive (tanto più qui da noi ove, invece del *coke*, si adopera spesso per riscaldare le locomotive o carbon fossile, o lignite, o mattonelle variamente amalgamate), i quali apparecchi fumivori farebbero sì che nelle gallerie non si ridurrebbero nè i viaggiatori, nè i conduttori, nè i macchinisti ad essere asfissati da quel fumo disgustoso. Si potrebbe adottare anche da noi, come si è adottato in altri paesi di Europa, qualche mezzo di comunicazione tra i viaggiatori ed il capo convoglio, e tra il capo-

convoglio ed il macchinista; si dovrebbe cercare di riscaldare anche le seconde classi durante l'inverno; di mettere delle persiane o delle tendine nelle terze classi per riparare dal sole estivo, che in Italia è molto cocente; si potrebbero tenere dei compartimenti riservati per le signore che viaggiano sole, tanto nelle prime che nelle seconde classi, ed altri compartimenti riservati per comodo di chi, durante lungo tragitto, venisse sorpreso da improvvisa indisposizione. Queste e molte altre misure onde migliorare la costruzione delle nuove carrozze sia per l'altezza dei sedili, sia per parecchie altre comodità sono state imposte dai rispettivi Governi alle società ferroviarie in molti altri paesi dell'Europa, e sarebbe desiderabile che anche da noi fossero adottate, ed alcune di esse dal Governo nostro, all'occorrenza, eziandio imposte.

Ma di queste cose, come dissi, parlo alla sfuggita, dacchè un interesse più grave mi muove, una questione ben più importante e vitale mi convien sollevare, quella cioè che concerne il servizio delle ferrovie per tutto che riguarda le tariffe delle merci.

Un oratore francese, il quale s'interessa molto di cose industriali e commerciali, reclamando un giorno nel seno del Corpo legislativo riduzioni e modificazioni sulle tariffe ferroviarie, diceva molto a ragione che le tariffe delle merci ancora più che modiche ed eque devono essere chiare ed intelligibili.

Or bene, io piglierò ad esempio il libro voluminoso delle tariffe per le merci della società dell'alta Italia, che è detta modello alle altre società nostre, e che è ritenuta siccome quella che è la meglio condotta ed amministrata; e certamente voi troverete meco che quella tariffa per le merci, se è rimarchevole per qualche cosa, non lo è certo per la chiarezza. Egli è tanto difficile di poter trovare in quella voluminosa tariffa il giusto bandolo, allorchè vi si cerca il prezzo di trasporto di una data merce, che non è raro il caso in cui gli stessi capi di stazione od impiegati della ferrovia, chiamati pel loro ufficio ad applicarla, si trovano imbarazzati a rispondere con prontezza e sicurezza alle domande che loro vengono fatte in proposito.

Il servizio di trasporto delle merci è fatto a grande od a piccola velocità. Il trasporto di merci a piccola velocità si ripartisce, secondo la loro natura, in cinque classi; più altre due speciali categorie a prezzi ridotti; più una serie di tariffe specialissime assegnate a questa od a quella merce, a condizioni di una data minima percorrenza di carro, di convogli completi, di pesi o d'altre simili e miste combinazioni. Ed oltre a ciò si ammettono convenzioni particolari con commercianti o spedizionieri che s'impegnino a rilevanti o continui trasporti di merci.

Tutte queste tariffe percorrono una scala la quale varia dai 16 ai cinque centesimi, e raramente meno, per tonnellata e chilometro. Ma qui non è tutto: a quelle classi, categorie e tariffe speciali e particolari

conviene aggiungere altre tariffe speciali di transito, e tariffe per l'esportazione e per l'importazione, e tariffe per i servizi cumulativi, le quali si suddividono e si moltiplicano all'infinito a seconda della qualità della merce, del percorso, della provenienza, della destinazione, ecc. Poche nazioni hanno tali e tante complicazioni! Ma quelle estere tariffe sono in pari tempo più miti e razionali e vantaggiose al pubblico.

Le complicate disposizioni rare volte non celano difetti che vogliono essere dissimulati! Nella massima parte della Germania, per esempio, non vi sono per le merci che tre sole classi, più riduzioni per treni completi in determinate circostanze. Le sovraindicate gravanze delle tariffe per le merci sono oltre a ciò accresciute da tasse accessorie per il facchinaggio e per il magazzinaggio; tasse accessorie che non sono neppure esse tra le più modiche tra quelle analoghe negli altri paesi d'Europa.

Egli è ad aggiungersi inoltre che la responsabilità per le avarie o per il ritardo alla consegna delle merci non è tradotta, come si dovrebbe, e com'è altrove, in una proporzionata indennità, che dovrebbero dare le società ai mittenti od ai destinatari, verso cui esse per avventura sono mancanti ai loro impegni.

I termini per la resa delle merci a piccola velocità sono del resto eccessivamente lunghi. Le società si prendono 24 ore di tempo per trasportare e consegnare merci a soli 50 chilometri di distanza, mentre le ferrovie d'altre nazioni s'impegnano a dare le merci entro 24 ore a 200 chilometri di distanza dal luogo dell'invio. Questo ritardo è prodotto da noi, non tanto dalla lentezza dei convogli delle merci, quanto dalle loro fermate nelle stazioni intermedie, e questo fa sì che molte volte le merci impiegano ad arrivare a destinazione un tempo maggiore di quello che non impiegherebbero giovandosi degli antichi mezzi di trasporto. È ciò causato da difetto di materiale e di magazzini sufficientemente ampi nelle stazioni? Certo è che il perditempo è dannoso al commercio e paralizza molte operazioni commerciali.

Quanto alle tariffe differenziali io certo le approvo, e le trovo necessarie nonchè utili. Alle tariffe differenziali, che sono quelle di cui la base chilometrica diminuisce in ordine inverso a che aumenta la distanza, si fanno due obiezioni: 1° che alterano la naturale felice situazione geografica di una data località in confronto d'altra località più lontana; 2° che valgono a rovinare altre concorrenti vie di trasporto su fiumi, canali, o per mare.

Ma esse, o signori, sono necessarie alla concorrenza internazionale, sono giuste sotto l'aspetto delle necessità, dei bisogni industriali, e sono conformi ai veri interessi economici del paese. Per esse si generalizza e rende possibile lo smercio di prodotti che, rimanendo senza sbocchi possibili, o riuscendo troppo

cari, rimarrebbero inutili là ove traggono la loro origine.

Certo però conviene che sieno tenute entro limiti tali da non offendere la logica e la equità. Per far sì che, a cagion d'esempio, per cento chilometri si continui, senza offendere la giustizia e la logica, a far pagare meno che per soli 90 chilometri è a stabilirsi che, in verun caso, le tasse per le percorrenze minori di 100 chilometri superino la cifra accordata a tutti interi gli stessi 100 chilometri.

Osservazioni analoghe a queste possono essere fatte per ciò che riguarda le tariffe di transito, d'importazione e di esportazione, le quali sono consigliate dall'importanza d'attrarre il transito europeo in casa propria.

La Francia fece moltissimo a tal fine, e saviamente; le ferrovie austriache fecero pure moltissimo in proposito; le nostre non fecero ancora abbastanza e per bene come si conviene. Colle tariffe di transito si favorisce il commercio dei porti e della propria marineria mercantile e si richiamano sulle ferrovie nazionali, a vantaggio e delle società ferroviarie e del paese, merci che diversamente prenderebbero un'altra via. Vuolsi però che esse siano, se non per se stesse, almeno per le conseguenze loro, remuneratrici e che non risultino tariffe di favore per le merci estere a danno gratuito delle merci similari indigene.

Per esempio, io vedo nelle tariffe dell'alta Italia, e non me ne so spiegare il perchè, che i formaggi svizzeri i quali provengono da Colico pagano meno dei formaggi italiani che vanno a Colico. Io non so spiegarvi il perchè alcune merci, particolarmente se del genere delle civaie, qualora vengano da Cormons verso l'Italia media o la bassa, pagano meno che se si dirigono da qui verso Cormons.

Io so che per i Veronesi conviene meglio far dirigere le merci di cui abbisognano da Genova insino ad Ala e quindi da colà farle tornare indietro alla loro Verona, perchè in tal modo vengono nel fatto a pagare meno di trasporto che se le facessero venire semplicemente e direttamente da Genova a Verona. Ai Torinesi torna, a quanto mi si assicura, più conto far dirigere le merci da Trieste a Genova in transito, e di là farle venire poi a Torino, di quello che chiamarle direttamente da Trieste a Torino.

Le tariffe di transito, accordate ultimamente a Venezia per Genova, per i confini francesi e svizzeri dovrebbero essere estese sulle stesse basi di sei, cinque o quattro centesimi la tonnellata e il chilometro anche per le vie del Brennero e di Cormons; sicchè le merci non costino meno, come ora avviene, se provenienti o dirette a Trieste, di quello che se provenienti o dirette alla più vicina Venezia. Da Amburgo e da Monaco a Trieste è una distanza maggiore di 400 chilometri che non da Amburgo e Monaco a Venezia; eppure costa

meno a spedire una merce da Amburgo a Trieste che non da Amburgo a Venezia, perchè le tariffe delle meridionali austriache sono notevolmente tenui da Vienna a Trieste, e sono invece tenute alte da Kufstein a Peri, dove è necessario passare per giungere a Venezia.

Ciò riguarda ferrovie dipendenti da altri Stati, e conviene negoziare. Le meridionali austriache sono però come una cosa sola colla società dell'alta Italia! In Francia un decreto imperiale del 26 aprile 1862 stabilisce speciali tariffe per favorire il transito e l'esportazione, ed un successivo decreto del 1° agosto 1864, interpretativo, chiarisce quel primo per le conseguenze dell'uguaglianza di trattamento dovuta ai diversi porti di mare dell'impero francese.

Qui da noi invece Venezia, come ricordava poco fa, fu fino a ieri sacrificata a Trieste, anche per tariffe ferroviarie la di cui approvazione spettava esclusivamente al Governo nostro. Livorno fu, durante qualche tempo e sino a che essa stessa non reclamò, per la canapa e per altri prodotti, posposta grandemente nei favori ferroviari a Genova. E poichè nessuno bada a queste infinite modificazioni di tariffe con cui le società ferroviarie fanno, scienti od inscienti, l'alto e basso sul commercio estero ed interno, forse domani, senza che il Governo se ne avveda, si favoriranno i porti della Spezia e di Viareggio a maggiore scapito di Livorno. La nuova linea esercita da pochi giorni dalla società dell'alta Italia, da Pistoia alla Spezia, può essere arma ad assorbire altre linee della società delle ferrovie romane, e per avventura l'interesse di assorbimento può consigliare alla società dell'alta Italia di tali tariffe da spostare il commercio marittimo da Livorno. Ciò non avverrà, ma se il Governo non vigila e come moderatore e come morigeratore; se non avvisa a prevenire le lotte tra le varie società ferroviarie; se non istudia accuratamente il movente e le conseguenze di patti nuovi e di nuove tariffe; se non fa che tutte le tariffe delle diverse società si armonizzino in un concetto equo e salutare, ne possono nascere guai cui più difficile fia il porre più tardi riparo.

Una parola credo dover dire altresì intorno ai trattati particolari, i quali in Francia furono nel 1857 proibiti per omaggio all'eguaglianza e perchè si verificò che essi potevano facilmente nascondere dei sotterfugi e delle ingiustizie. Quanto a me io crederei che i trattati particolari possano essere ammessi onde facilitare i grossi invii a carri speciali, a carri completi, per determinato percorso; ma occorrerebbe almeno che qualsiasi negoziante spedizioniere od associazione d'industriali possano essere ammessi a conseguire ad identiche condizioni lo stesso servizio, e le stesse agevolzze. Fra le tariffe speciali della società dell'alta Italia ne vedo, a cagione d'esempio, una, la quale porta il numero 3, in forza della quale si accordano eccezionali favori alla calce idraulica dell'officina di Palazzolo. Io m'affretto a far plauso ed a rendere omaggio alla so-

cietà dell'alta Italia, alla quale si deve l'introduzione in Italia dell'industria delle calci idrauliche, ricavate col sistema del francese Vicat.

Si, è questa un'industria, la quale fu introdotta in Italia dalla società dell'alta Italia. L'onorevole Valerio mi fa dei segni negativi e mostra dubitare dell'esattezza della mia asserzione. Io non ho che a ricordare ed appellarmi al giudizio che venne dato su tale industria, allora nuovissima, dalla Commissione dei giurati per l'esposizione italiana che ebbe luogo in Firenze nel 1861.

Io mi ricordo per l'appunto che vennero allora decretate medaglie e premi alla società dell'alta Italia per l'introduzione in Italia di quella industria, e che nel rapporto dei giurati si tributa alla medesima società dei grandi e dovuti encomi per essersi resa benemerita del paese coll'introdurre questa nuova fabbricazione ed industria in Italia. La officina di Palazzolo, appartenente alla società ferroviaria dell'alta Italia, officina che ho visitata non sono molti giorni, e dove vidi con soddisfazione funzionare motori e meccanismi i più perfezionati, ed il tutto essere diretto col massimo ordine e perfezione, sicchè spero ed auguro francamente che continui a prosperare a vantaggio eziandio della società dell'alta Italia, quella officina, dico, se oltre ai bisogni della società ferroviaria produce tanto da sopperire alle molte ricerche del pubblico, deve però entrare nella concorrenza commerciale in condizioni identiche, per quanto concerne il trasporto nelle ferrovie, a quelle che per avventura appartengono ad altre imprese.

Non è una quistione speciale all'officina di Palazzolo od all'industria delle calci idrauliche, per le quali anzi militano varie ragioni in favore della società dell'alta Italia. Io cito soltanto questo come esempio, e ne faccio una questione di principii, e dico non potersi ammettere che dove una società ferroviaria, sovvenzionata dallo Stato, creda di farsi eziandio industriale, possa valersi delle proprie linee ferroviarie per fare vittoriosa concorrenza alle altre industrie uguali, con facilitazioni di prezzo.

Se si ammettesse un tale principio, che io contesto, le società ferroviarie potrebbero mettersi ad esercitare qualunque altra industria, lanifici, cotonifici e che so io; e fatta quindi una facilmente vittoriosa concorrenza alle industrie similari con specialissime riduzioni di prezzi di trasporto, di materie prime, di combustibile, o di generi manufatti, potrebbe in breve ed agevolmente rovinare ogni altro concorrente, a vantaggio sia proprio, sia delle industrie estere; salvo poi, se occorre, rovinato qualsiasi altro competitore, di rialzare il prezzo come prima, aggravando di nuovo i consumatori dei generi manufatti.

Dunque, anche sotto questo punto, ove si conceda siano fatti trattati particolari, il Governo non deve tollerarli se non sono di pien diritto applicabili in i-

dentico caso a tutti, senza eccezioni, distinzioni o favori di sorta. A dir vero, cesserebbero così di essere propriamente *particolari*, benchè sarebbero eccezionalmente applicabili a casi che non sono comuni e di ogni giorno.

L'uso che le società ferroviarie fanno delle loro tariffe ha dei rapporti intimi collo svolgersi della pubblica prosperità, dacchè esso può avere una grandissima influenza sulle varie industrie manifatturiere ed agricole, tanto per facilitare loro la provvista delle materie prime, quanto per estendere il loro mercato sulle piazze dell'interno e dell'estero.

Il Governo francese, per attenuare le scosse che prevedeva avrebbero necessariamente avuto le industrie nazionali dall'introduzione del nuovo sistema d'avviamento al libero scambio inaugurato nel 1860, studiò accuratamente le tariffe ferroviarie esistenti in Francia, e prese l'iniziativa presso le società perchè ribassassero le tariffe, ed aumentassero con facilitazioni il traffico nazionale ed internazionale.

Fu in questo modo che il trasporto dei concimi, dei gessi, dei materiali per fabbriche fu ridotto fino a due centesimi per tonnellata e chilometro, e che il trasporto del carbon fossile fu pur esso portato a due centesimi per tonnellata e per chilometro; mentre alcuni presentano che possa tuttavia ridursi sino ad un solo centesimo la tonnellata e il chilometro, qualora però si tratti di convogli di 600 tonnellate almeno; sicchè per questo modo si otterrebbe sulle ferrovie un trasporto a miglior mercato che non quello che si può avere dagli stessi noli marittimi.

L'onorevole Casaretto, pochi dì fa, invitava il Governo a vedere se non fosse vero che la società della alta Italia avesse acquistato del carbone fossile in Francia a preferenza che in Inghilterra, malgrado che in Inghilterra fosse di migliore qualità ed a prezzi più miti; e dal punto di vista della nostra marineria mercantile l'onorevole Casaretto segnalava in seguito a ciò un necessario e dannoso aumento dei noli.

L'inchiesta, che l'onorevole Casaretto desidera, può condurre ad utilissimi risultati sia nel senso da lui presentato, sia forse eziandio in quello d'ottenere noi pure sulle nostre ferrovie, analogamente a quanto fu fatto in Francia, la diminuzione del costo di trasporto del carbone fossile dai porti di mare alle nostre officine poste nell'interno della penisola.

Noi in Italia abbiamo difetto di combustibile, ed una tale riduzione sarebbe per ogni industria più che benefica e salutare.

Noi abbiamo in Italia grande quantità di minerali, di ferro, ma poichè il ferro ottenuto col combustibile di legna oggi in commercio non può dare il prodotto di quello avuto coi combustibili fossili, le tariffe ridotte, riavvicinando le distanze tra il carbone fossile ed il minerale di ferro, possono dare un incremento grandissimo alle nostre industrie metallurgiche.

Ciò avvenne ultimamente in altri paesi. Poichè si calcola occorrere tre tonnellate di minerale, e da 1200 a 1500 chilogrammi di coke per ottenere una tonnellata di ferro fuso, la riduzione delle tariffe di trasporto del carbon fossile e del minerale di ferro rende possibile il far fiorire non solo quelle officine privilegiate che si trovano vicine contemporaneamente al carbon fossile ed al minerale di ferro, ma quelle eziandio o lungi solo dal combustibile per la fusione del ferro, ovvero lungi soltanto dal minerale per lavorazioni e trasformazioni successive di quel ferro.

Il valore del combustibile fossile, del minerale di ferro e dei prodotti finiti non dipende oggimai più, si può dire, che dal loro prezzo di trasporto; e se in Italia si conseguirà quell'ultimo più basso limite di costo dei trasporti che già fu in Francia da quelle società ferroviarie accordato al combustibile ed al minerale di ferro ed ai prodotti metallurgici finiti, di quattro, tre e due *centesimi* per tonnellata e chilometro, noi pure potremo vedere qui trasformata ed assicurata la industria metallurgica.

Le trasformazioni industriali prodotte dalle ferrovie sono infinite, e i progressi economici, da esse causati, pure infiniti.

Trasformano le costruzioni e i fabbricati col facilitare i trasporti di ferri, legnami, calci, ardesie, mattoni, pietre e marmi. Facilitano l'arrivo de' legnami sui mercati e là ove sono attivi i cantieri marittimi.

Fei filatori trasportano facilmente canape, lini, lane, cotoni e quindi poi i generi manufatti.

Ma per tutto ciò è essenziale siano basse le tariffe di trasporto, almeno quanto lo sono altrove, e quindi sarebbe importante e pur non difficile che, in forza di tariffe ferroviarie ridotte, Genova potesse prendere per noi e per la Svizzera, in fatto di lane e di cotoni, l'importanza che oggi mantengono non solo per l'Inghilterra e per la Francia, ma eziandio per noi e per la Svizzera le piazze di Liverpool e di Marsiglia.

Per l'agricoltura nostra è pure essenziale ottenere ribassi, quali furono accordati in Germania ed in Francia per i concimi e correttivi, così come per il trasporto delle derrate sui mercati de' centri più popolosi od all'estero. Questi ribassi in Francia e in Germania scesero sino a due centesimi e mezzo o due soli centesimi per tonnellata e chilometro. Da noi il minimo delle tariffe è di quattro centesimi la tonnellata ed il chilometro. È dunque il doppio del minimo consentito altrove per que' trasporti.

Si è in forza di quelle riduzioni che si può ottenere di approvvigionare i grandi centri di consumo con vantaggio grandissimo dei produttori e con beneficio non minore dei consumatori.

Quante volte ho esaminato quei prospetti delle mercuriali che si pubblicano nella gazzetta ufficiale non ho potuto a meno di dubitare grandemente della esattezza con cui sono raccolte, avvegnachè il prezzo d'una

stessa qualità di grano in mercati finitimi di una stessa provincia con frequenti e facili comunicazioni, avrebbero contemporaneamente un divario di due o tre lire l'ettolitro. Comunque sia, certo è che sensibilissima è sinora la differenza del corso delle granaglie ne' diversi mercati della penisola, e certo è pure che una riduzione di tariffe ferroviarie deve sempre più diminuire e anzi fare scomparire queste grandi differenze a vantaggio, sia dei produttori i quali furono sino qui isolati e derelitti, sia dei consumatori ridotti talvolta a duro partito da scarso raccolto locale o da incettatori e speculatori ingordi. Fatto è che in Francia ora il rialzo di un franco all'ettolitro sui grani rappresenterebbe 12 franchi e 50 centesimi la tonnellata; e poichè con un tale prezzo, secondo le tariffe francesi, si può fare percorrere ai grani dai 200 ai 300 chilometri di ferrovia, ne viene appunto che le tenui tariffe ferroviarie impediscono in Francia che si possa mantenere nel prezzo del grano la differenza d'oltre un franco entro raggi di 200 a 300 chilometri.

In questa maniera le offerte e le domande si trovano riavvicinate per modo che sono come su uno stesso mercato, e quindi ponno e sanno entrambe su che fondare positivamente i loro calcoli, le loro pretese e speranza.

In caso di carestia di cereali le società francesi sono dal Governo obbligate di ridurre le tariffe loro di trasporto sui grani tanto quanto può bastare per favorirne l'introduzione e la circolazione.

Tutte queste gravissime questioni economiche a me pare che furono finora da noi lasciate in mano del caso od in balia, e al beneplacito delle società ferroviarie.

Io certamente non voglio che si faccia violenza ai veri e ragionati interessi delle società ferroviarie; ma questi devono dal Governo essere bilanciati cogli'interessi propri e con quelli della nazione.

Le società ferroviarie, ove il Governo faccia il dovere suo, potranno convincersi che, se esso prende a cuore tutto che concerne l'interesse e la sicurezza del pubblico; se cura di far ragione ai lagni riconosciuti equi, non è meno tenero di garantire esse società contro le accuse appassionare o senza fondamento.

Ma, o signori, a me non pare o, dirò meglio, non appare che sin qui il Governo abbia adempiuto in ciò al compito suo.

Io non so come e quando la sorveglianza governativa sull'esercizio delle ferrovie siasi fatta sentire in favore del pubblico; dirò francamente di più: a me pare che le società impongano al Governo, e che i loro rappresentanti esercitino sui funzionari governativi un ascendente di autorità che inverte le parti, e, più che i dovuti riguardi personali, i quali per primo riconosco che devono essere sempre mantenuti, si abbia verso loro assai spesso, tanto più se stranieri, una deferenza che caratterizzerei di *eccessiva*.

L'energia dettata dalla sicurezza di avere ragione e dalla ferma decisione di sostenerla non appare essere stata fino ad oggi la prerogativa di chi ebbe a sorvegliare l'andamento amministrativo e commerciale delle ferrovie. E quindi è che noi abbiamo veduto varie volte partire dai banchi della Camera degli eccitamenti al Governo alla necessaria vigilanza ed energia, e gli stessi ministri convenire più volte, a voce e per iscritto, che il servizio di sorveglianza delle ferrovie era interamente da riordinarsi. L'onorevole Cantelli, reggendo il Ministero dei lavori pubblici, diceva l'anno scorso, nella seduta del 25 giugno, circa le condizioni del Governo in fatto di tariffe, di fronte alle società ferroviarie, che « le società hanno un massimo di tariffa che non possono oltrepassare. Esse non possono nemmeno ribassarlo senza l'autorizzazione del Governo; ma il Governo non ha neanche la facoltà di loro imporre verun ribasso. Però tanto il Governo quanto le società sono animati dal desiderio di ribassare, per quanto è possibile, le tariffe. Questo si è fatto in parte, e da altre società pure sarà fatto. Ma il Governo non può prendere assoluti impegni, inquantochè non dipende da esso, atteso i capitoli d'onere ed i contratti colle società, il ribasso delle tariffe. Può consigliarlo, può insistere coi mezzi che sono in suo potere. Questo ribasso essendo, più che altro, nell'interesse delle società, non è a dubitare che esse non assecondino il Governo, ma il Governo non può imporlo loro. »

Io debbo fare osservare qui in primo luogo come il signor ministro dell'anno scorso era in aperta contraddizione col suo predecessore l'onorevole Jacini, il quale appunto circa all'affidamento a farsi all'interesse delle società ferroviarie scriveva nella relazione che ho già ricordata che « se il sistema delle sovvenzioni è preferibile a quello della garanzia di un prodotto lordo chilometrico, ove la sovvenzione, come ora avviene in Italia, costituisce la quasi totalità dell'utile dell'esercizio, niuno interesse hanno le società di accrescere il movimento imperocchè ciò diminuisce la sovvenzione stessa e quindi manca quel potente eccitamento dell'interesse che dà impulso alle imprese industriali. »

Crederei dunque necessario innanzi tutto che quest'ente ministeriale dei lavori pubblici, come lo chiamava ieri l'onorevole Valerio, si mettesse d'accordo ne' suoi concetti su questo gravissimo argomento.

Ma d'altra parte è necessario porre in sodo un principio che io credo essenziale, ed è che il Governo nell'attuale stato di cose ha diritto, ha dovere d'imporre alle società la riduzione delle tariffe e d'esercitare la più scrupolosa sorveglianza sull'esercizio economico sia amministrativo sia commerciale delle nostre società ferroviarie.

Per fare e compire le nostre linee ferrate, noi non abbiamo adottato il sistema inglese di lasciare ogni

cura o pensiero alla speculazione e all'industria privata; noi non abbiamo adottato e mantenuto il sistema che fu seguito nel Belgio ed in altri paesi, di farle a spese dello Stato, noi abbiamo adottato un sistema misto, come fu fatto in Francia, ossia di accordare il monopolio per un dato numero di anni a delle società industriali, garantendo loro od un reddito chilometrico od un dato interesse al capitale da loro impiegato.

Questo è un sistema che deroga ai principii di libertà, ed a quei principii che stabiliscono non dovere lo Stato intervenire nelle operazioni dell'industria privata.

Questo sistema confonde anzi l'interesse pubblico ed il privato, che dovrebbero procedere distinti sempre ed impedisce la libera concorrenza. Questo principio fu da noi scelto e seguito. Io però non lo discuto. Esso è un sistema nato e creato dalla necessità. Se non risponde ai principii teorici della scienza economica, corrisponde alla opportunità pratica degli affari.

L'industria privata lasciata libera e sola non avrebbe trovato in sì breve tempo i capitali sufficienti a costruire le linee che già oggi possediamo, non le avrebbe per avventura sparse così sino d'ora per tutta la lunghezza della nostra penisola.

Lo Stato tutto solo non avrebbe dal conto suo trovato le somme indispensabili a tutte quelle intraprese e, come fatti parziali lo provarono, le avrebbe meno economicamente costrutte ed esercite. Non discuto dunque il sistema adottato, riconosco l'opportunità, la necessità sua, ma vorrei che il Governo sapesse ricavarne, nell'interesse economico della nazione e nel suo immediato interesse fiscale, tutto quel frutto, tutto quel partito che si può e si deve ricavarne.

Ora la garanzia d'interessi o di un determinato minimo reddito chilometrico fa sì, a parer mio, che il Governo ha diritto d'imporre alle società quelle riduzioni di tariffe che esso ritiene a sè ed al paese intiero più convenienti e proficue.

Può nascere dubbio se questo diritto valga nel caso in cui i prodotti delle ferrovie superassero il limite minimo garantito dal Governo, perchè in questo caso le conseguenze dell'ingerenza governativa verrebbero ad avere una quasi esclusiva influenza sugli azionisti delle società e sui loro bilanci. Ma insino a che il Governo, come sinora avviene, paga alle società ferroviarie da 58 a 60 milioni all'anno di garanzia, io credo fermamente che esso possa, che esso debba dire alle società: riducete le tariffe, perchè io sono persuaso che con tale riduzione si aumenteranno i proventi e, se per caso anche non aumentassero, io sono persuaso che tali vantaggi d'altra parte ne verrebbero al paese che io ne vorrei altrimenti indennizzato; riducete le tariffe che io son qui sempre e faccio fronte co' miei danari, e voi non avete nulla ad oppormi, poichè voi da

ogni danno rimanete salvi sempre per la mia garanzia. *(Benissimo!)*

Il monopolio di cui godono le società ferroviarie, alle quali nessuno può fare concorrenza, conferma quel diritto del Governo e fa anzi a questo un dovere di usarne a tutelare il pubblico da soprusi o da calcoli privati delle società monopolizzatrici. E questo dovere deve essere tanto più gelosamente ed accuratamente adempito dal Governo, inquantochè alcune delle più potenti nostre società ferroviarie, essendo immediatamente collegate ad interessi di società finitime, ma straniere, e trovandosi fra i loro amministratori uomini forestieri, cui per avventura stiano a cuore interessi divergenti dai nostri, può accadere che alcune linee nostre sieno esercite in modo meno vantaggioso di altre vicine sopra altri Stati, e quindi ne scapitino gli azionisti delle nostre società, le casse dello Stato per le garanzie o per minori proventi, la ricchezza del paese pel commercio deviato. Il che avvenne forse, od almeno da moltissimi si ritiene sia avvenuto allorchè, felicemente congiuntesi a noi le provincie venete, si approvarono le proposte tariffe per le merci su di quelle linee ferroviarie.

La società delle ferrovie meridionali austriache, società gemella della nostra dell'alta Italia, favorì il commercio austriaco ed il porto di Trieste, di più di quanto la società dell'alta Italia favorisse il commercio italiano ed il porto di Venezia. Fu arte o caso nato per inavvertenza? L'intelligenza di chi dirige quella possente società mi fa credere non possa essere stata inavvertenza. So anzi che, allorchè la necessità di regolare i rapporti doganali tra l'Italia e l'Austria, dopo l'annessione del Veneto, obbligarono il Governo nostro a concludere, senza ulteriori indugi, il trattato di commercio 23 aprile 1867, e d'accontentarsi pel minor male di quel poco che, a vantaggio dell'industria nazionale, aveva dall'Austria potuto ottenere nelle negoziazioni, un collega nostro versatissimo nella materia, ed il quale ha molta entratatura nel Ministero dei lavori pubblici, vide, quasi per caso, un progetto di tariffe ferroviarie proposto dalla società dell'alta Italia per le linee del Veneto; e poichè stava per ottenere l'approvazione ministeriale, esaminatelo di sfuggita, s'accorse ed avvertì che per quella tariffa venivano ad essere annullate ed invertite tutte quante o quasi tutte quelle misure daziarie che col trattato di commercio erano state prese dal Governo, non solo a favore delle finanze, ma a tutela delle nostre industrie nazionali, per quanto almeno lo consentivano i principii adottati d'avviamento al libero scaudio.

Fu allora soprassedato all'approvazione di quel progetto di tariffe, e qualche danno venne evitato. Non però in modo che più tardi non venisse approvata un'altra tariffa meno dannosa, ma tale tuttavia che sollevò le più vive e giuste lagnanze della Camera di commercio di Venezia, sicchè dovette essere già in

parte cambiata, e non essendole stato ancora così completamente come la Venezia lo avrebbe desiderato, oggi ancora contro di essa si odono giuste lagnanze e reclami.

Il Governo austriaco e la Sudbahn furono più accerti e procedettero di migliore accordo che non il Governo italiano e la società dell'alta Italia. È forse questa una delle ragioni per cui, malgrado che le due società non costituiscano sin qui che una sola impresa industriale, ed abbiano nei loro capi grandissima affinità, e persino anche identità di persone, l'amministrazione della Sudbahn ha sui mercati europei maggior credito che non l'amministrazione della società dell'alta Italia; sicchè, se i valori loro venissero divisi, quelli attribuiti alle meridionali austriache in oggi sarebbero più ricercati di quelli per avventura assegnati dell'alta Italia.

La Sudbahn rende più, ma le tariffe dell'alta Italia paiono fatte apposta per favorire la Sudbahn!

Un altro esempio possiamo trovarlo tra la stessa società dell'alta Italia e le linee francesi della *Lyon-Méditerranée*. Marsiglia è punto di partenza per la Svizzera molto più conveniente ed a buon patto che non Genova.

Dalla Svizzera torna assai più conto spedire le merci, dirette a Firenze, per la via di Marsiglia, di quello che per quella più corta e diretta e terrestre, valicando le Alpi.

La società dell'alta Italia, non del tutto fin qui favorevole alla ferrovia Fell che valica il Moncenisio, forse perchè prende troppo a cuore gli interessi della società Parigi-Lione-Mediterraneo, si rifiuta per passeggeri e loro bagagli di far il servizio dei biglietti diretti oltre Saint-Michel da un lato e Susa dall'altro, e, specialmente per le merci, organizzò un servizio di battelli a vapore, appositamente acquistati coi propri fondi, per andare da Genova a Marsiglia, e fa sì che a miglior patto dalla Lombardia si inviino merci a Parigi per la lunga via, mezzo terrestre, mezzo marittima (Genova-Marsiglia-Parigi), che non per quella più breve e retta del Ceniso. È questo logico? È questo naturale? Gli interessi francesi, o quelli della società Lione-Mediterraneo non influirono a tali decisioni più che non la vista degli interessi nostri?

Del resto, come si calcolano dal Governo le garanzie d'interesse? Come si controllano le contabilità delle ferrovie, argomenti questi complicati, gravissimi e di grandissima importanza per le finanze nostre? Si calcola che il materiale delle ferrovie debba sempre mantenersi nuovo, come si fa in Francia dalla società del Nord, oppure si calcola la sua riparazione ogni tanti anni, come fa in Francia la società della linea Lione-Mediterraneo? Ognuno dei due sistemi importa grave differenza nel computo dei prodotti delle ferrovie. Citali a più riprese e cito a preferenza l'esempio della Francia, perchè, lo ripeto, è quello che

meglio s'attaglia a' casi nostri. Noi abbiamo seguito il sistema francese nel concedere la costruzione e l'esercizio delle nostre linee ferroviarie, noi dobbiamo pure imitare l'esempio del Governo francese nel buono e salutare partito che esso seppe trarre dai capitoli d'onori colle proprie società, tenendole a dovere nell'interesse comune, suo proprio e dell'intera nazione. Che se alcuni, abituati a vantare i sistemi seguiti nel paese nativo, volessero allora per avventura ridire sulle misure del Governo nostro per tutelare i propri ed i nazionali interessi, ben facile sarebbe il rispondere alle loro obiezioni: « Messieurs, nous allons faire exactement ce que l'on a fait chez vous. »

Or bene dunque il Governo ha, in Francia, presso ogni società un ufficio presieduto da un consigliere di Stato, e composto di 6 membri, 3 dei quali sono nominati dal ministro delle finanze e 3 dal ministro dei lavori pubblici.

Non è che dietro il visto di questo ufficio che si regolano i conti colle società e che si pagano loro (se ne è il caso) quelle garanzie che per avventura loro spettano.

Io non so esattamente come si compia da noi la revisione dei conti delle diverse società ferroviarie. Il Ministero, il quale fa quelle revisioni, a quanto mi si assicura, si attiene ai rendiconti delle società controllando questi rendiconti con quelli che le società stesse presentano ai propri azionisti. Se così è, gli inconvenienti, gli abusi di cui parlava l'onorevole Casaretto pochi di fa, se non sono avvenuti, potrebbero facilmente avvenire e passare inosservati, e lo Stato potrebbe essere chiamato a pagare 58 o 60 milioni all'anno ed anche più, non già pel solo fatto del provento delle ferrovie, minore di quello di cui si è fatto garante, ma anche, senza ch'ei se ne avveda, per colpa di trascuranza o per meno buona amministrazione delle società stesse.

Mi riassumo: l'esercizio commerciale delle nostre ferrovie lascia molto a desiderare, poichè non corrisponde nè agli interessi delle finanze dello Stato nè a quelli più gravi delle industrie del paese. Le tariffe sono troppo alte, tanto per passeggeri che per le merci; abbiamo poca velocità e puntualità d'orari, ed invece molti perditempi; abbiamo una gran lentezza nella resa delle merci, sì da equivalere agli antichi mezzi di trasporto; si tollerano disguidi del commercio dalle naturali sue vie; traspare evidente una prevalenza d'interessi diversi dai nazionali, sicchè non si fa concorrenza quale si conviene alle altre estere società per avvantaggiare l'Italia; v'è disuguaglianza inesplicabile di trattamento da questo a quel porto, da questo a quel centro commerciale. Vi sono per parte d'alcune società abusi non repressi per patti inseriti nelle bollette di spedizione, per danaro effettivo sonante voluto esigere di fronte al corso forzoso. Si producono frequenti e mantengono, lotte e gare tra so-

cietà ferroviarie rivali o finitime: tra l'alta Italia, le romane, le meridionali e quella del Cenisio, ed il Governo non sa farsi arbitro fra d'esse e lascia che il paese ne soffra.

Non vi sono sufficienti riduzioni di tariffe, specialmente in favore di date industrie importantissime, dell'agricoltura, del commercio, dei cereali, del trasporto di combustibili fossili, ecc., ecc.

Non sufficiente, non efficace è il controllo sulle contabilità, sulle amministrazioni delle ferrovie prima di pagare loro la differenza per l'interesse assicurato o per il provento minimo chilometrico garantito.

Signori, vano è il ricordare l'importanza delle ferrovie sul commercio e sulla ricchezza del paese. Le ferrovie sono però un'arma a due tagli. Esse non apportano certo col loro solo apparire ogni bene, vantaggio, prosperità e ricchezza; esse non sono per sè stesse esclusivamente il rimedio d'ogni malessere, il sollievo d'ogni miseria. Ma sono desse però uno dei più energici strumenti di trasformazione che esistono oggidì nella società umana, contribuiscono al progresso morale e materiale, e però devesi tenerne conto, e saperne approfittare ed usare.

Per avventura il loro passaggio può rovinare interessi basati su diverse vedute, e non giova certo agl'ingardi ed agl'ignoranti. Ma, dirette a fini secondari, esse possonò rovinare indebitamente anche gl'intelligenti e gli operosi, e quindi è che lo Stato, il quale, per la forza delle circostanze, dovette investire le società ferroviarie di un monopolio, deve pur sempre invigilare, tutelare l'interesse generale del paese, l'equo ed il giusto.

La modicità delle tariffe è una delle provvidenze che più devono stare a cuore, chè per essa il movimento delle merci e dei passeggeri diviene più grande, siccome l'esperienza sempre ovunque addimostò. Questo regime di buon mercato dei trasporti, facendo sparire la scarsità, sopprimendo gl'intermediari, e mettendo fine all'inerzia, riesce a garantire ad ogni sorta di prodotti il loro prezzo venale, crea un reddito alle terre più ingrato, dà al lavoro la dovuta preponderanza, raddoppia la ricchezza, e con un più equo riparto impedisce le carestie locali o le parziali miserie.

A tali vantaggi, ove in Italia s'adottasse questo sistema di circolazione a buon mercato, è da aggiungersi quello d'una possibile concorrenza sui mercati esteri, e l'altro, proveniente dalla naturale nostra buona posizione, del transito di buona parte del commercio mondiale.

L'economia nelle spese di trasporto sarebbe un guadagno per la produzione, e ciò è essenziale in un

paese quale ora è il nostro, ove il capitale è scarso ben oltre il bisogno. La riduzione del trasporto delle materie prime, sino a due centesimi la tonnellata e il chilometro, produce effetti eccellenti anzi mirabili per le industrie. Fu per ciò che la Prussia, la quale conosce l'importanza della modicità dei prezzi, dei trasporti, ha stabilito nella sua stessa Costituzione il principio della uniformità delle tariffe, sicchè oggi gli Stati della Germania del Nord trasportano le materie prime al prezzo di due centesimi e sette decimi di centesimo la tonnellata ed il chilometro. La somma di economia per l'industria ed il commercio, che si otterrebbe in virtù di consimili prezzi, da noi, in Italia, salirebbe alla cifra di parecchi milioni all'anno, aumentando in pari tempo il reddito delle ferrovie.

Egli è per tutto ciò, per l'importanza di tale questione all'ordinamento economico della nazione, che io richiamo di nuovo l'attenzione dell'onorevole ministro su di ciò, e gli chiedo di presentare prima che si discuta il bilancio del 1870 un sistema di riorganizzazione del servizio della sorveglianza economica delle società ferroviarie, sia dal punto di vista commerciale, sia da quello amministrativo, curando particolarmente a conseguire, insieme con maggiore chiarezza, semplicità ed equità, il ribasso delle tariffe. Si è questo un mezzo potentissimo, ed oggi, a parer mio, forse il solo mezzo che il Governo abbia in poter suo per dar vita, forza e coraggio alle industrie che soffrono ed al commercio italiano sin qui apata ed inattivo.

Ho l'onore di mandare al banco della Presidenza il seguente ordine del giorno che raccomando vivamente alla Camera:

« La Camera invita il Ministero a presentare, prima che sia posto in discussione il bilancio 1870, un progetto di legge per il riordinamento dell'ufficio di sorveglianza sulle ferrovie, in ciò specialmente che concerne la parte economica, sia commerciale, sia amministrativa del loro esercizio. » (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla seduta di domani che avrà luogo alle due.

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Interpellanza del deputato Briganti-Bellini Bellino sui fatti avvenuti in Ancona il 22 prossimo passato marzo;

2° Seguito della discussione del bilancio 1869 del Ministero dei lavori pubblici;

3° Discussione dei bilanci dei Ministeri degli affari esteri e della pubblica istruzione.