

TORNATA DEL 24 APRILE 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

SOMMARIO. *Atti diversi.* = Lettera di ringraziamento del deputato Alfieri di Sostegno. = Lettura di un disegno di legge del deputato Di San Donato e di altri per la cessione al municipio di Napoli di terreni annessi a tre castelli. = Presentazione fatta dal ministro per gli affari esteri di documenti relativi alla petizione presentata dal capitano mercantile Bollo. = Interpellanza del deputato Briganti-Bellini Bellino intorno agli avvenimenti successi in Ancona il 22 marzo — Risposte del ministro per l'interno, e dichiarazione dell'interpellante — Osservazioni e richiami del deputato Bixio, e replica del ministro. = Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, del capitolo 18, relativo alla sorveglianza dell'esercizio delle strade ferrate — Proposizione del deputato Negrotto relativa alle comunicazioni tra Genova e Milano ed alle alte tariffe dei porti italiani — Proposizione del deputato Botta per l'affidamento del servizio di sorveglianza agli ingegneri civili — Osservazioni e opposizioni del ministro, e del relatore Monti Coriolano — Considerazioni e proposte dei deputati Robecchi, Nisco, Arrivabene e Breda — Opposizioni e dichiarazioni del relatore, del ministro e del presidente del Consiglio — La proposta del deputato Botta è ritirata.

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

MASSARI G., segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

CALVINO, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,599. La Camera di commercio ed arti della provincia di Bari si rivolge al Parlamento per ottenere che il servizio delle tesorerie di tutte le provincie meridionali venga affidato al Banco di Napoli.

12,600. Il sindaco del municipio di Agerola, provincia di Napoli, d'incarico di quella Giunta, trasmette una petizione colla quale si fanno voti perchè nell'elenco delle strade da costruirsi in quelle provincie meridionali venga compresa la strada Gragnano-Agerola-Amalfi.

12,601. Messeri Ferdinando, abitante in Milano, rassegna alla Camera alcune considerazioni tendenti a dimostrare la convenienza di modificare le disposizioni legislative che regolano il divorzio.

12,602. Quarantasette cittadini di Palermo domandano che il Parlamento provveda a che sia abrogato il primo articolo dello Statuto.

12,603. Il priore del collegio notarile di Modena, a nome di quel consesso, fa istanza perchè colla legge concernente il riordinamento del notariato venga resa obbligatoria la qualità di laureato nella giurisprudenza in chi aspira al notariato.

ATTI DIVERSI.

MASSARI GIUSEPPE. Domando la parola.

Signor presidente, mi pare, e lo dico a scanso di e-

quivoco, debba rimanere sottinteso che la petizione registrata al numero 12,599, colla quale la Camera di commercio di Bari prega la Camera a voler prendere in considerazione il Banco di Napoli nella questione del servizio delle tesorerie, mi pare, dico, sottinteso che questa petizione debba essere inviata alla Commissione che sarà scelta per esaminare il relativo progetto di legge, che verrà presentato dal ministro delle finanze.

Faccio questa dichiarazione, lo ripeto, a scanso di equivoco, perchè sono persuaso che la petizione ci va di diritto.

PRESIDENTE. La petizione di numero 12,599 sarà trasmessa, com'è di diritto, alla Commissione che sarà nominata per esaminare il progetto di legge, annunciato dal ministro delle finanze, riguardo al servizio delle tesorerie.

L'onorevole deputato Alfieri invia alla Presidenza questa lettera:

« Appena il più acuto ed il più legittimo dei dolori me lo concede, rivolgo a lei, e per mezzo suo, ai miei onorevoli colleghi, cordialissimi ringraziamenti per la singolare dimostrazione data alla memoria di mio padre. Se pure vi fosse cosa che potesse lenire un tanto cordoglio, essa sarebbe di vedere la Nazione associarsi per mezzo dei suoi rappresentanti. La simpatia, colla quale da ogni lato della Camera, senza nessuna distinzione, venne accolta la proposta così benevola ed onorifica, fatta dalla S. V. Onorevolissima, mi dimostra qual possa essere il premio delle virtù private e pubbliche di cui la vita intera dell'amatissimo e venerato mio padre fu maestra ed esempio.

« In cotesta imperitura rimembranza troverà conforto ed ammaestramento l'affittissimo figliuolo, che in questa occasione si pregia firmare, della S. V. Onorevolissima, con altissima stima, ecc. »

Per urgenti affari privati il deputato Ferri domanda un congedo di giorni quindici; il deputato Catucci pure di quindici; il deputato Schinà di quaranta.

(Cotesti congedi sono accordati.)

L'onorevole Marolda, con altri settantaquattro colleghi, ha presentato un progetto di legge, che sarà inviato al Comitato privato.

COMUNICAZIONE DI DOCUMENTI.

MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri. Giusta la promessa che io ho fatta alla Camera, ho l'onore di deporre sul banco della Presidenza tredici documenti relativi ai fatti avvenuti alla nave *Teresa*, capitano Bollo, nei mari della Cina.

Questi documenti sono destinati alla Commissione delle petizioni. Io li comunico riservatamente, poichè vi sono alcune corrispondenze confidenziali che io non vorrei veder pubblicate.

PRESIDENTE. Si dà atto al signor ministro della presentazione di questi documenti i quali saranno trasmessi alla Commissione delle petizioni.

LETTURA DI UN DISEGNO DI LEGGE.

PRESIDENTE. Il Comitato privato ha ammessa la lettura di un disegno di legge d'iniziativa dell'onorevole Di San Donato ed altri deputati.

Se ne dà lettura:

SIGNORI! — Nella Sessione 1861-1862, tornata 13 febbraio 1862, dall'in allora ministro delle finanze Bastogi fu presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge per cessione gratuita al municipio di Napoli di terreni e fabbricati posseduti dallo Stato, intorno al quale il deputato D'Ayala presentò, il 30 giugno stesso anno, la relazione.

Questo progetto, che, per la chiusura della Sessione, non potè essere discusso, venne dal presidente del Consiglio, ministro per le finanze, Minghetti, presentato nella Sessione successiva, in iniziativa al Senato del regno, che lo approvò nella tornata del 30 giugno 1863. Sottoposto quindi il 4 gennaio 1864 dallo stesso ministro alle deliberazioni della Camera dei deputati, era dal deputato Massari Giuseppe, per voto unanime

degli uffizi, presentata, il 1° dicembre stesso anno intorno al medesimo, favorevole relazione.

Dopo essere questo stato discusso nella tornata 12 e 13 dicembre 1864, ed approvato dalla Camera per alzata e seduta il 13 aprile 1865, fu in ultimo, nella votazione a squittinio segreto, respinto con voti 107 e favorevoli 92.

PROGETTO DI LEGGE.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a cedere gratuitamente al municipio di Napoli la proprietà di tutti i fabbricati e terreni posseduti dallo Stato, esternamente alla cinta magistrale del castello Nuovo di quella città, sui fronti a settentrione e a ponente di esso castello.

Il municipio provvederà a sue spese a demolire tali fabbricati, a colmare i fossi ed a ridurre e conservare il terreno ceduto a quegli usi che, di concerto col Governo, saranno dal municipio stesso giudicati più convenienti.

Art. 2.

È pure fatta facoltà al Governo di cedere gratuitamente al municipio di Napoli una parte del forte del Carmine e l'antica panatica coi terreni e fabbricati attigui sino all'accesso della strada al forte dell'Ovo.

RICCIARDI. Domando la parola.

Questo progetto di legge si confonde in certo modo con quello che ho avuto l'onore di presentare io giorni sono. Nel mio progetto di legge si parla anche del Castello Nuovo, si parla della cessione del suolo, ove sorge questo castello, al municipio di Napoli. Dunque io vorrei che questi due progetti di legge fossero svolti nello stesso giorno.

PRESIDENTE. Io credo che non vi sia difficoltà.

RICCIARDI. Io spero altresì che l'onorevole Di San Donato e colleghi vogliano unirsi meco, affinchè di questi due progetti di legge se ne faccia un solo.

PRESIDENTE. Neppure per questo credo che ci sia difficoltà.

RICCIARDI. Io debbo ancora aggiungere essere stato deciso dalla Camera che questo svolgimento avrebbe luogo in occasione della discussione del bilancio passivo. Ora, io osservo all'onorevolissimo presidente ed alla Camera che questi disegni di legge non hanno nulla da fare col bilancio passivo, poichè si tratta puramente della cessione di alcuni suoli al municipio di Napoli.

Dunque io vorrei che la Camera assegnasse allo svolgimento di questi progetti di legge un altro giorno

qualunque, cioè quello in cui abbia meno lavoro da spedire, profittando di qualche ritaglio di tempo.

PRESIDENTE. Onorevole Ricciardi, su questo si è già deliberato. Si è deciso che lo svolgimento del progetto di legge da lei presentato debba aver luogo nell'occasione in cui si discuterà il bilancio delle finanze. Se adunque ella ora propone che siffatto sviluppo si faccia in altro tempo, è d'uopo che io consulti la Camera.

(Entra il deputato Di San Donato.)

Onorevole Di San Donato, dietro la facoltà concessa dal Comitato privato, si è data lettura del progetto di legge presentato da lei e da altri deputati.

Le domando quando ella intenda di svolgerlo.

DI SAN DONATO. Io sono agli ordini della Camera.

PRESIDENTE. Si potrebbe mettere all'ordine del giorno per giovedì.

DI SAN DONATO. Pel giovedì prossimo l'ordine del giorno essendo già stabilito, si potrebbe fissare questo svolgimento pel giovedì della settimana susseguente.

PRESIDENTE. Sta bene; se non vi è osservazione in contrario, si metterà all'ordine del giorno di quella tornata.

Similmente, se non vi è opposizione, giusta l'istanza fatta dal deputato Ricciardi, si potrà mettere all'ordine del giorno di quella seduta medesima lo sviluppo del disegno di legge da lui proposto; bene inteso che sieno due svolgimenti separati e che portino a due distinte deliberazioni.

INTERPELLANZA DEL DEPUTATO BRIGANTI-BELLINI BELLINO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interpellanza del deputato Briganti-Bellini Bellino sui fatti avvenuti in Ancona il 22 del passato mese di marzo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole interpellante.

BRIGANTI-BELLINI B. Signori, dei fatti estremamente disagiati ed estremamente deplorabili sono accaduti sul finire del passato mese di marzo nella città di Ancona. La cagione prima di questi sventurati avvenimenti fu lo stato finanziario di quel comune posto in cattive condizioni. Come tutti i comuni d'Italia, la città d'Ancona concepì delle estese speranze di lieto avvenire, speranze che sfortunatamente non furono poi in verun luogo verificate, e che più particolarmente non si verificarono in quella città...

Voci. Fortel forte!

BRIGANTI-BELLINI B. Domando perdono alla Camera; parlo forte quanto posso; ma esco da una malattia di petto, e non posso fare di più.

Dicevo dunque che quelle speranze non si verificano per cause particolari, fra le quali se ne devono annoverare alcune che sono state liete per tutto il resto della nazione.

Queste difficoltà economiche, anzi finanziarie, fecero sì che il comune di Ancona contrasse un debito enormissimo, che ammonta al disopra di 5 milioni, e che incontrasse persino dei debiti verso il Governo per arretrati sul canone del dazio-consumo, i quali, trovavasi impossibilitato a soddisfare, e dei quali era giustamente dal Governo richiesto a divenire al pagamento. Queste difficoltà giunsero a tale che dovette il municipio, qualche tempo fa, dimettersi, ed il Governo provvedere all'amministrazione di quella città con un delegato straordinario, a seconda della legge. La difficoltà di trovare dei cittadini che si sobbarcassero a reggere l'amministrazione municipale nelle condizioni in cui essa trovavasi era grandissima, e si disperava quasi di trovare chi avesse il coraggio di sottoporsi a questo peso. Finalmente si trovarono cittadini i quali ebbero il patriottismo di affrontare queste condizioni difficili, ed accingersi a quest'ardua impresa. Questi cittadini, uomini i più riputati della città, assunsero l'ufficio, come devono fare persone serie ed oneste. Stretto dai creditori, e più di tutti dal Governo, il quale, ripeto, giustamente domandava il pagamento dei debiti che il comune aveva verso lui; stretto anche dagli altri creditori, il municipio vide che non c'era altro mezzo, per salvare l'onore e per pagare il debito che aveva la città, che d'imporre nuove tasse, le quali abilitassero a provvedere agli impegni assunti, e che altresì permettessero di ristabilire il credito del paese.

La popolazione, come sempre accade, non era favorevole all'aumento delle tasse, perchè non sono i contribuenti quelli che sono ordinariamente i più plaudenti agli oneri che debbono essi stessi sopportare; ma la Giunta, traendo il coraggio dalle proprie condizioni, propose al Consiglio l'aumento di molte tasse e specialmente di quella sul consumo, che è il cespite principale da cui trae le sue risorse quella città.

Il Consiglio comunale ebbe il coraggio di secondare il patriottismo della Giunta municipale, e approvò queste tasse stesse; la deputazione provinciale ed il prefetto, che ne fa parte, sanzionarono queste misure, di cui riconobbero l'urgenza e la necessità, e finalmente il Governo ne approvò i regolamenti per l'esecuzione.

La legalità era dunque completa; queste tasse erano legge del comune, perchè erano sanzionate da tutti quei poteri, erano approvate da tutte quelle autorità che la legge domanda vi intervengano.

Però non bastarono le tasse per far onore a tutti gli impegni del comune, e saviamente la Giunta intraprese trattative per arrivare ad ottenere un prestito, e trovò dei capitalisti i quali, veggendo il buon volere, l'animo deliberato e la serietà delle trattative che il municipio intraprendeva, di buon grado s'applicarono a quest'affare.

Mentre le cose comunali erano così bene avviate, una sommossa illegale venne a turbare questo buon indirizzo dato da quei patriottici cittadini, e piombò la città nel lutto, nella confusione, nel disordine dando un pessimo esempio, dando anche uno scandalo di disordine nelle città principali della provincia marchigiana, che si distinguono per le loro popolazioni serie e tranquille.

Il contrabbando usufruì questo malcontento, le peggiori passioni ne approfittarono. Nei giorni antecedenti al 22 marzo si sparsero delle vaghe voci di possibili e future sommosse, le quali furono tanto diffuse che perfino alcuni onesti cittadini di Ancona, i quali dimoravano momentaneamente fuori di quella città, avvertirono i loro figliuoli, ed altri sui quali usavano influenza morale, di astenersi di partecipare a qualunque turbamento probabile dell'ordine pubblico.

La sera del 21 questi sintomi divennero minacciosi, tanto che le autorità militari credettero opportuno di consegnare le milizie nelle caserme, ed avvertirono il facente funzione di prefetto che si mettevano a sua disposizione.

La mattina del 22 di buon'ora l'agitazione cresceva e si faceva più apparente nella città; vi erano dappertutto capannelli di gente, che imponeva la chiusura delle botteghe, che provocava uno sciopero di operai, e che secondava, per quanto poteva, l'agitazione, affinché trascendesse a tumulti.

Il sindaco informatone uscì solo di casa, inerme, non accompagnato da alcuno, e si recò alla residenza municipale. Lo seguirono gli assessori Bonomi, Cresci, Tichi e De Basis. Voi conoscete il primo, ed avete con gran dispiacere veduto che cessasse di essere vostro collega col dare la sua dimissione; il Tichi è un antico soldato del nostro esercito; il De Basis è una rispettabilità dei nostri professori; il conte Cresci è un antico patriota, comandante rispettato della guardia nazionale di Ancona.

A questi si unirono dei cittadini superiori ad ogni elogio, il conte Malacari ed il colonnello Elia, che ambidue hanno onoratamente vestita la divisa della camicia rossa nel 1860, e hanno guadagnato le ricompense dovute all'onore ed al valore sui campi di battaglia. Il coraggio di questi cittadini ne impose, nessuno osò molestarli, ed essi poterono recarsi pacificamente alla residenza municipale. Io rendo grande onore a questo coraggio mostrato dalle autorità municipali e da semplici cittadini, e se esso fosse stato assecondato avrebbe senza dubbio impediti i fatti che disgraziatamente avvennero più tardi in quel giorno.

In quella una deputazione quasi intieramente composta di commercianti si presentò al municipio per conferire colle autorità municipali sulle misure da prendersi a proposito di queste tasse, la cui pubblicazione era stata fatta nella mattina, ma le di cui dispo-

sizioni non erano niente affatto ignote nei giorni precedenti, e si presentò dicendo che queste misure avevano prodotto nella città un'agitazione. Da chi avesse avuto il mandato questa deputazione, io non so; essa comparve in un momento infelice, ebbe una vita effimera, meno che effimera, che non durò forse un'ora. Credo che questa deputazione avesse l'intenzione di impedire la sommossa; ma non la impedì: ne fu sopraffatta immediatamente e non lasciò dietro di sé altra traccia ed altra ricordanza che della inopportunità della scelta del momento e dell'iniziativa che essa aveva preso.

A questa deputazione il sindaco andava rispondendo che la legge gli dava la facoltà di sospendere, non quella di cambiare le tasse, e mentre si era in queste discussioni, sopraggiunse una deputazione detta popolare che fece subito scomparire la commerciale.

Dietro la deputazione popolare venne l'onda più spregevole della plebe, il rifiuto delle infime classi della società d'Ancona; dietro lei si fece strada quella classe che infesta tutto il nostro paese aspettando di trovare ogni occasione per turbare l'ordine pubblico, quella peste d'Italia che si chiamano le sette; dietro di lei venne quella gente che in privato, quando non vi sono tumulti, porta sotto le vesti il pugnale, e quando vi è tumulto fa pompa della sua viltà mettendo in mostra quelle armi vigliacche, minacciando i liberi cittadini, e portando perfino l'impudenza delle minacce a vantarsi che avevano intriso i pugnali nell'aglio, seguendo così quel popolare pregiudizio che crede che in tal modo si rendono insanabili le ferite.

Fra esse ed i cittadini sumenzionati, per alcun tempo si sostenne una lotta energica che arrivò fino a divenire personale. La Giunta si comportò come devono fare gli uomini che avevano assunto l'ufficio in tempi difficili, e per tempo erano usciti dalle case loro la mattina del 22 marzo per accorrere al loro posto dov'era maggiore il pericolo; ed il suo capo, il degno cavaliere Matteucci, tenne tale un contegno e diede tali risposte da ricordare i tempi spartani. Ad un miserabile il quale colla stupida magniloquenza della demagogia imponeva di dimettersi a nome del popolo sovrano, il cavaliere Matteucci rispose che egli aveva l'ufficio dal Re, suo solo sovrano, e che quando l'avesse creduto opportuno, l'avrebbe rimesso a lui solo.

Finalmente tale fu la pressione ed il numero dei facinorosi che invasero il palazzo municipale e la piazza sottostante, tali furono i principii di disordine, di saccheggio, di guasti, di incendi dei documenti che si manifestarono, che il sindaco e la Giunta reputarono bene di cedere pel momento alla violenza e si dimisero. Ed io dico che ben fecero, perchè, se si fossero ostinati, non avrebbero fatto altro che provocare degli eccidi, che mettere a repentaglio la vita di molti rispettabili cittadini, di padri di famiglia, di impiegati

del municipio. D'altronde nessuna conseguenza potevano avere gli atti loro, perchè compiuti sotto la pressione di pubblica violenza.

Comprendo che un militare a cui si affida un posto di onore non ceda, perchè le conseguenze potrebbero essere terribili e disastrose per la patria; comprendo che, anche senza nessuna speranza di impedire l'avanzarsi del nemico, egli si faccia schiacciare, ma non comprendo che si provochino sopra una città delle sventure che si possono evitare ed avere terribili conseguenze, per impedire atti che, apertamente e patentemente, non possono avere alcuna conseguenza, essendo di loro natura nulli ed irriti.

Debbo aggiungere che ci furono due eroici cittadini i quali, benchè non ne avessero lo stretto dovere di ufficio, andarono a prestare alla Giunta ed al principio di autorità il loro concorso.

Questi furono il conte Malacari ed il colonnello Elia, che vi ho testè rammentati. Essi arrischiarono generosamente la propria vita per salvare quella degli altri, e l'ultimo, dopo aver rammentato a quei disgraziati sedicenti liberali che egli si era battuto nelle file dei garibaldini, aprì le sue vesti e mostrò le onorate sue cicatrici. Ebbene, tutto questo a nulla servì per far rinsavire quegli sciagurati, i quali formano del delitto e del disordine la loro professione.

In questo frattempo, o signori, chi è che reggeva la città d'Ancona? Qualcuno avrebbe potuto dubitare che non fosse il Governo italiano, il quale non diede nessun segno di sua esistenza. Il sindaco, compito l'atto di sua rinuncia, dopo d'aver ceduto alla forza della folla irrompente, non mancò di coraggio per se stesso, nè ne mancarono i suoi assessori.

Quando essi non compromettevano più la vita degli impiegati e dei cittadini, che erano riuniti nel palazzo municipale, quando non compromettevano più la conservazione delle carte municipali, di cui la distruzione era cominciata, essi uscirono soli, inermi; furono accompagnati dai fischi e dagli urli della plebaglia, cui risposero dignitosamente, ed anche una volta salvarono le loro vite col loro dignitoso coraggio.

Al contrario l'autorità, come vi diceva testè, non dava di sè il minimo segno. Il prefetto, uomo che in altre occasioni aveva dato prova di molta energia, era assente; onorato dalla fiducia del Governo colla nomina a senatore, era venuto a Firenze onde prestare il suo giuramento. Ma, incredibile a dirsi, questo funzionario neppure fu informato, da chi lo suppliva, di quanto in Ancona accadeva. Il primo sentore che ne giunse alle sue orecchie fu a mezzo di una persona della sua famiglia.

In questo frattempo il contrabbando si spiegò, si demolirono le barriere daziarie e si trafugò una gran quantità di generi che, uscendo dal porto franco, sarebbero stati soggetti al dazio.

Questa è una circostanza da fare rimarcare anche

all'onorevole ministro delle finanze; tutte le volte che in Ancona c'è un turbamento dell'ordine, è sempre il contrabbando che ne approfitta, anzi prende, ancorchè l'ordine non sia turbato, le occasioni anche le più pietose per esercitare le sue illegali operazioni.

Allorchè i cittadini di Perugia vollero riportare i resti di due loro conterranei, che subirono la fucilazione, insieme ai fratelli Bandiera, nell'occasione che quei feretri passarono per la stazione di Ancona, si fece al solito colla pompa della demagogia una grande dimostrazione, si ordinò una processione, e si volle che si portassero entro la città i feretri stessi (e la città è molto distante dalla stazione), si fece loro fare un giro per la città a titolo di onore, ma effettivamente questo servì ai dimostranti per trasportare una grande quantità di generi soggetti a dazio senza pagarli. (*Ilarità*)

Il prefetto, avvertito troppo tardi dei tristi avvenimenti del 22 marzo, si affrettò a recarsi alla sua residenza, ed appena giunto, cedendo ai nobili sentimenti che animano questo degno funzionario, diresse al sindaco una lettera, che fu poi pubblicata, in cui diceva deplorare e condannare altamente gli avvenimenti accaduti in questa città, ed avere appreso con dolore la rinuncia emessa dal medesimo e da parte della Giunta durante la sua assenza. Ed aggiungeva che, essendo questa l'effetto di atti violenti, non gli era dato di accettarla. Ripugnarne inoltre l'animo suo per la conoscenza che aveva degli importanti servizi dal sindaco e dalla Giunta resi al comune di Ancona, per lo zelo e l'operosità indefesse che li segnalavano. A nome pertanto del Governo da lui rappresentato, pregare il sindaco e la Giunta a volerla ritirare ed apprezzare la considerazione in cui giustamente furono sempre tenuti da lui e dai suoi predecessori, considerazione che lo muoveva appunto a indirizzargli una preghiera che sperava non rimarrebbe delusa.

Questa lettera è altamente commendevole per le sue intenzioni; resta soltanto a considerare se veramente c'era da ritirare una dimissione, che per sua natura era nulla, essendo stata imposta dalla violenza. Il sindaco rispose:

« Non narro alla S. V. come avvennero i deplorabili fatti che si verificarono, lei assente, la mattina del 22 corrente e che ebbero termine colla rinuncia non solo, ma colla cacciata di me sindaco e della Giunta dalla residenza municipale. L'esposi a voce alla S. V. e prego di essere dispensato dall'amarezza di ripeterlo in iscritto. Non mi dolgo dell'ingratitude dei miei concittadini, giacchè ho bastante esperienza per sapere che questa è la mercede che si rende troppo sovente a chi dedica tutto sè stesso a servizio del proprio paese, e neppure mi dolgo della poca previdenza ed inerzia dell'autorità politica che non doveva ignorare ciò che io del tutto ignorava.

« Posso però aderire alla di lei preghiera di ritirare

quella mia dimissione? Fui vittima, lo dissi e lo ripeto, della più brutale delle violenze, e potrei liberamente ritirare una rinunzia a cui la mia volontà non ebbe alcuna parte, ma al tempo stesso sento troppo altamente la dignità dell'ufficio per tornare ad assumerlo dopo i sofferti oltraggi; quindi è mio dovere il persistere o, se più legalmente ho da esprimermi, di emettere ora la mia rinunzia dalla carica di sindaco. »

La fine di questa lettera corregge un poco il principio. La rinunzia era nulla, nè in nessun modo poteva essere tenuta per valida da alcuno e molto meno dalle autorità governative. Il fatto però si è, che tale fu l'assenza di ogni intervento governativo, che neppure si cancellarono gli indecenti lazzi della plebaglia sulle muraglie della città e gli insolenti cartelli che vi si affiggevano.

Gli oltraggi non essendo riparati, il Consiglio municipale si radunò il 27 marzo, e dopo di aver con un ordine del giorno unanimemente dichiarato benemerito il sindaco e la Giunta, diede le sue dimissioni.

Allora al Governo non restava altra via che di mandare un delegato straordinario; anzi, siccome il Consiglio e la Giunta si erano dimessi senza incaricare qualcheduno della provvisoria gestione degli affari del comune, si trovò nella necessità di fare egli stesso questa nomina a seconda dell'articolo 3 della nostra legge comunale e provinciale.

Questa nomina cadde sopra lo stesso non mai abbastanza lodato cittadino che aveva dato prova della più grande energia e che si era esposto ai più gravi pericoli per salvare la Giunta e per salvare l'onore del suo paese.

Questa nomina cadde sopra il conte Malacari, al quale il prefetto diresse una lettera in cui diceva:

« Il Consiglio comunale si è dimesso. La S. V. al pari di me ne conosce le cause e i fatti che precedettero lo scioglimento, e troppo doloroso sarebbe di ritornare su tale argomento. Mi affrettai a chiedere al Governo un delegato straordinario. In attesa però del suo arrivo, non avendo il Consiglio predetto destinato alcuno a porsi precariamente a capo della pubblica azienda, affido un tale compito alla S. V. affinchè provveda d'urgenza a termini dell'articolo 50.

« È noto il di lei patriottismo, è noto il di lei zelo per gli interessi municipali. Agli atti di cittadino esimio compiuti di recente aggiunga ella un titolo di più e un nuovo diritto alla stima pubblica, alla benemerenzza che giustamente si è acquistata dinanzi al proprio paese. »

E quindi seguiva il decreto che nominava il conte Malacari a reggere provvisoriamente il comune. Questo egregio cittadino si condusse come si deve condurre un'autorità provvisoria; si limitò a disimpegnare gli atti ordinari di cui sono incaricati i sindaci, e non credette di prendere su di sè, nell'imminenza dell'arrivo di un delegato straordinario che dovrebbe essere se-

guito dalla ricostituzione legale del comune, non credette di prendere su di sè, nei brevissimi giorni che rimase in quella condizione, di fare atti di maggiore autorità.

Debbo aggiungere che il Governo centrale prese anche un'altra buona disposizione. Esso punì quel funzionario che faceva l'ufficio di prefetto e che così male corrispose al suo dovere. Quel funzionario, il quale era consigliere e delegato, fu traslocato alla prefettura di Siena, credo, e da consigliere delegato fu abbassato al grado di semplice consigliere. Egli ebbe una punizione, quindi una disapprovazione. Io non son qui a discutere sulla misura di essa punizione. Ciò avrebbe l'aria d'una personalità o di un pettegolezzo, che sarebbe al di sotto della dignità del Parlamento. Egli fu punito, fu biasimato, e questo basta. Io debbo prendere atto di questi provvedimenti presi dal Governo e tacermi su quelli nei quali il Parlamento, a mio avviso, non deve entrare.

Gli elogi disgraziatamente sono finiti; debbo entrare nei biasimi.

Voci. È un pezzo che biasimate.

BRIGANTI-BELLINI BELLINO. Fin qui ho biasimato quello che tutti biasimano, ho biasimato l'insurrezione, ho biasimato i disordini, cose che certamente nessuno può lodare.

Dopo ciò il prefetto convocò dei notabili. Fra questi, bisogna dire il vero, comprese l'antica Giunta, la quale per altro si astenne dal rispondere alla chiamata. Convocò pure i membri della Camera di commercio per deliberare se dovevano o no mettersi in attività quelle misure che la sommossa aveva impedito. Ed anche qui raccolto ancora un elogio, anzi un grande elogio. Il Governo centrale aveva prese delle buonissime disposizioni, ed aveva ordinato che fossero attuate immediatamente quelle misure per rendere omaggio al principio di autorità, e non permettere che si dicesse che l'insurrezione trionfante avesse avuto ragione.

Sfortunatamente queste savie disposizioni del Governo centrale non furono attuate. La convocazione dei notabili, la convocazione di privati cittadini, chiamati come volete, di quelli insomma che non avevano un mandato dagli elettori, fu un atto di debolezza.

E quest'atto di debolezza, riflettete, o signori, si compieva in una città forte, in una città che ha una guarnigione rispettabile, dove vi erano due reggimenti di linea, un battaglione di bersaglieri, vi erano degli artiglieri, del genio, dei carabinieri, in fine una forza tanto imponente, della quale, se fosse stata usata a tempo, avrebbe bastato la decima parte per impedire gran parte di questi disgustosi fatti, o, per lo meno, renderli meno pericolosi.

Il regio delegato doveva venire fra brevissimo tempo. Che cosa doveva fare il Governo? Aspettare che egli venisse; ristabilire frattanto l'ordine, il rispetto, l'autorità

alla legge, e che un'autorità legale prendesse quelle misure che avrebbe credute necessarie: ma intanto perchè fare atto di debolezza verso la plebe che aveva invaso il municipio? Di ciò io ritengo redarguibile il Governo, e di più tengo redarguibili i funzionari che alle ingiunzioni del Governo non ottemperarono. L'ordine non fu difeso. Quegli che faceva le funzioni del prefetto tollerò quel che avrebbe potuto facilmente reprimere. La pubblica sicurezza che dovrebbe sapere tutto, non sa nulla. Sopra di ciò io non ho prove da addurre che non volesse sapere, ma la cosa è così inconcepibile che fa nascere il sospetto che sapesse e non volesse sapere. Il prefetto quando chiamò i cittadini a rivedere e correggere, fece un atto di debolezza, perchè fece una transazione, mentre non si trovava in condizioni da potere invocare quella scusa che il municipio invocò nel principio della sommossa. Il prefetto si mischiò, ed ebbe torto, poichè non c'era l'urgenza d'immischiarsi e di uscire dalla via che la legge gli aveva tracciata. Valeva meglio non farlo; valeva meglio lasciare ai tribunali la punizione di quelli che avevano commesso degli eccessi e degli atti colpevoli. Valeva meglio che il comune ricostituito provvedesse a quel che credeva più utile, non sfregiare l'autorità caduta ed onorevolmente caduta, non confondere i principii amministrativi chiamando quelli che non sono eletti dal corpo elettorale e la Camera di commercio eletta per altre funzioni.

Permettete le violenze e poi lasciate indebolire legalmente quelle misure che voi stesso avete approvate!

Dopo ciò, signori, sono obbligato a comunicarvi una dolorosa impressione che io risento da questi sciagurati fatti e vi assicuro che non lo farei se un sentimento profondo di dovere non mi ci costringesse.

Le condizioni della città di Ancona non sono liete; le sue piaghe principali sono due: il contrabbando e le sètte. Io non so se le sètte abbiano favorito il contrabbando o se il contrabbando abbia generato le sètte; il certo si è che sono due piaghe sociali che infestano quell'infelice paese. La prova si è che queste due illegalità sempre si sono data la mano, e che, mentre nel resto delle Marche le sètte hanno poco attecchito, hanno preso invece delle radici profonde nella misera città d'Ancona. Ogni tanto i funesti effetti se ne fecero sentire; appena l'autorità si riconosce indebolita, quest'idra rialza le sue teste schifose, e nel 1848 e 1849, durante pochi mesi, fece inorridire l'Italia tutta e l'Europa con 600 conati d'assassinio, di cui molti purtroppo seguiti da effetti funesti. A me duole di non avere autorità nel paese; se io mai rimpiango di non avere una voce eloquente, si è in questa occasione.

In questa occasione io invidio a molti dei miei colleghi la potenza della parola; supplica in me la convinzione profonda che io ho, che peggior peste non poteva cadere sopra la società, per lanciare l'esecra-

zione sopra queste illecite associazioni, di cui, lungi dal temere la codarda vendetta, io invoco sopra di loro la vendetta della legge. Io richiamo su di questa peste la vigilanza delle autorità; vi richiamo soprattutto la attenzione della magistratura e so di esprimere l'opinione di tutta Italia, e singolarmente l'opinione di quelle provincie alle quali mi glorio di appartenere, e le quali mi hanno procurato per tre successive Legislature l'onore grandissimo di venire a sedere tra voi; verso il paese e verso loro io sento il dovere, nel luogo più autorevole che sia nel nostro paese, d'esprimere tutta l'esecrazione che esse hanno per associazioni tanto illecite quanto esiziali. Essi si chiamano fratelli! Io non contaminerò questo nome sacro, poichè essi non sono veramente che i complici di quegli sciagurati i quali volevano empire di stragi e di lutto la nobile città di Milano or sono pochi giorni. Questi sono i complici di coloro che calpestano tutte le leggi, che calpestano tutti i principii morali, che insultano perfino alla sovranità nazionale, volendo rovesciare quelle istituzioni che si sono date liberamente i liberi cittadini. Faccia il suo dovere il Governo contro di essi; lo faccia la magistratura, lo facciano anche i cittadini.

Io sono troppo povero esempio, ed ho troppo poca autorità, ma non mi sono voluto lasciare sfuggire l'occasione di eccitare tutti i miei concittadini a vituperare, a calpestare, a schiacciare quest'idra che discredita l'Italia, e che potrebbe un giorno finire per metterla in gravissimi pericoli. (*Benissimo!*)

Ho detto, o signori, che non aveva potuto lodare il prefetto di avere preso ingerenza la quale era naturalmente dovuta al delegato straordinario, la cui scelta io applaudii appena lo conobbi, avendo questo funzionario, che da un pezzo è nei ranghi della pubblica amministrazione, dato prova di moltissimo coraggio ond'è che io, che personalmente lo conosco, l'onoro e lo considero. Ebbene, mi duole il dirlo, egli assunse il potere con questo manifesto:

« Chiamato per sovrano decreto alla reggenza temporanea dell'amministrazione del vostro comune, oggi ne assumo l'importante funzione.

« Le saggie previdenze date d'urgenza dall'illustre capo della provincia, l'abnegazione operosa di egregio cittadino hanno per vero diminuito d'assai le gravi difficoltà della mia missione; però essa sarebbe sempre superiore alle mie forze se mi dovesse venir meno il concorso di tutti gli onesti. Nell'interesse del pubblico bene io l'invoco e me lo aspetto franco e leale. »

È la prima volta che il funzionario che rappresenta il Governo, mentre annunzia agli amministrati che assume, a nome del Governo, l'amministrazione del comune, non trova, nell'assumere l'incarico, una parola per biasimare quelli che hanno commessi gli atti illegali, non trova neppure una parola di conforto per quelli che hanno subito la violenza. Sfortunatamente

questa condotta indebolisce l'effetto della lettera che il prefetto, nel primo impulso del suo animo generoso aveva indirizzata al sindaco. Dopo ciò, non una parola al pubblico, non una parola di biasimo per quelli che da tutti sono tenuti per esecrabili e biasimevoli, non una parola di conforto a quelli i quali avevano subito dei soprusi per sostenere la legge e si erano mostrati degni e benemeriti della città.

Signori, nei mesi passati nacquero dei gravi disordini nei piccoli comuni; oggi ne è nato uno in un comune grande come Ancona; oggi il comune, domani lo Stato, come è accaduto a Milano. Se voi, Governo, lasciate indebolire il principio di autorità, non vi sarà più cosa che sia tenuta rispettabile e sacra. Voi, oltre a ciò, renderete impossibile l'esercizio dell'autorità municipale. Se non sostenete quelli che si sobbarcano all'incarico di sindaco, il quale già è scansato da molti, e che domanda molto patriottismo per essere accettato, chi troverete mai che vorrà sobbarcarvisi? Forse non troverete che quelle persone e quelle classi a cui voi, onesti e dignitosi, rifiuterete di affidarlo.

Aspetterò le spiegazioni che mi vorrà dare il signor ministro. Io invoco da lui, che è la maggiore autorità che per le cose dell'interno segga nei Consigli della Corona, che in questo luogo, il più autorevole che sia nel nostro paese, elevi la sua voce e stigmatizzi colle parole, e le faccia susseguire dai fatti, e rassicuri gli onesti, incoraggisca gli operosi che ancora si prestano a quelle ingrate funzioni, ripari alle omissioni fatte dai funzionari suoi, ed egli riparerà così con tanto maggiore autorità a questi sconci e ne avrà il conforto, le lodi e la benemerenzia di tutti i cittadini.

CANTELLI, ministro per l'interno. Io non credevo davvero che tante accuse al Governo ed ai suoi agenti dovessero sorgere dai banchi dell'estrema Destra di questa Assemblea. (*Voci al centro: Oh! oh!*)

Io non sorgo però a difendere chi rappresentava il Governo in Ancona il giorno 22 di marzo. Gli atti del Ministero dimostrano già abbastanza come il Governo non sia rimasto convinto che quel funzionario avesse soddisfatto degnamente alla missione che aveva ricevuta.

L'onorevole interpellante medesimo ha riconosciuto che il Governo nel traslocare immediatamente il consigliere delegato della prefettura di Ancona, e nello affidargli delle incombenze meno elevate e meno importanti di quelle che avesse in Ancona, ha disapprovata la sua condotta e ha dato una giusta soddisfazione a chi con ragione non aveva trovato nell'autorità quell'appoggio cui aveva diritto di attendersi.

E nemmeno posso contraddire all'onorevole Bellini, quando egli con giusto sdegno lancia le sue parole contro la plebe ignorante e forsennata che, a sfogo di basse passioni e di odiosi interessi, vilipende ed ingiuria gli onorevoli cittadini che, sobbarcandosi ai gravi

pesi dell'amministrazione municipale, dimostravano nel modo il più lodevole il loro interessamento pel benessere della città stessa che in compenso tumultuava contro di loro.

Io deploro anche coll'onorevole Bellini che coll'intervento immediato della truppa in quella mattina non siansi impediti i fatti che egli ha esposti alla Camera. Però sono in dovere di rettificare in alcune parti le cose dette dall'onorevole Bellini, giacchè, se sono disposto a convenire con lui che non tutti in quel giorno fecero il loro dovere, non posso però ammettere che vi fosse da parte delle autorità una colpa così grave quale vi sarebbe stata se, come egli dice, avvisata la sera prima dei disordini temuti, e consegnata la truppa nelle caserme, l'autorità stessa non avesse poi dato ordini perchè sin dalle prime ore del giorno la forza intervenisse ad opporsi al tumulto.

Se l'autorità si fosse così comportata, io dichiaro che non mi sarei contentato della traslocazione del consigliere delegato di Ancona. Sta il fatto invece che la sera prima nella città di Ancona non correva nessuna voce circa la possibilità che avvenissero disordini l'indomani; e ciò è tanto vero che il procuratore generale del Re e il generale comandante la truppa d'Ancona, trovandosi insieme nel teatro, tennero parola fra di loro sopra una notizia di dimostrazione che si volesse fare al municipio contro le tariffe dei nuovi dazi, pubblicate in quella stessa giornata, senza prestarvi alcuna fede; e nè l'uno nè l'altro credettero necessario di avvertire il consigliere delegato reggente la prefettura della possibilità di disordini nel giorno successivo. In conseguenza nessuna misura venne adottata dal generale comandante la divisione. Sol tanto nel mattino del 22, dopo che le botteghe erano già aperte, come al consueto, cominciarono a formarsi dei capannelli nelle vie, ed alcuni negozianti presero a chiudere i loro negozi. Di ciò avvisati contemporaneamente il procuratore del Re, il generale comandante la divisione e la prefettura di Ancona, poco dopo le sette ore quei funzionari si trovarono riuniti alla prefettura per vedere ciò che fosse da fare onde impedire maggiori disordini. È verissimo che il generale comandante la divisione appena avvertito degli attruppamenti aveva ordinato che le truppe fossero consegnate; ed è pure verissimo che lo stesso generale dichiarò al prefetto che, qualora egli avesse voluto impiegare la truppa, questa era messa a sua disposizione. Ma nè il generale comandante la divisione, nè alcun'altra autorità diede consiglio al faciente funzione di prefetto di fare uscire la truppa, ed il prefetto credette opportuno di mandare al municipio un agente di pubblica sicurezza per vedere come fossero le cose prima di dare gli opportuni provvedimenti. Siccome però io non intendo difendere, come dissi, l'operato della prefettura, non entro in maggiori particolari, nè voglio portare davanti alla Camera gli argomenti di difesa

da essa addotti a provare come non avrebbe potuto senza pericolo prendere un altro contegno. Riconosco coll'onorevole Briganti-Bellini che il consigliere delegato di Ancona doveva fare uscire la truppa, e, schierandola davanti al municipio, impedire che la dimostrazione si formasse, o, se si fosse formata, impedire che assumesse un carattere sedizioso.

Dopo avere constatato come procedettero le cose in Ancona, l'onorevole Briganti-Bellini ne ha concluso che il consigliere delegato della provincia d'Ancona ha mancato non prendendo i provvedimenti indicati dalle circostanze per difendere l'autorità municipale dagli insulti e dalle violenze da essa patite; che ha peccato di debolezza il prefetto d'Ancona quando, in luogo di far dare intera ed immediata esecuzione alle ordinanze del municipio, con cui si stabilivano nuovi dazi, ha invece convocata una riunione di notabili della città, onde consultarli sopra l'opportunità di portare qualche variazione alle tariffe medesime.

È su questi due argomenti che io sono in dovere di dare all'onorevole Bellini, ed alla Camera, le maggiori spiegazioni che per me si potranno.

Non parlerò della prima delle accuse fatte al Governo dall'onorevole Bellini, in quanto che si rientrebbe nell'argomento che ho dapprima trattato.

Sembra a me che il punto culminante dell'interpellanza dell'onorevole Bellini, il punto sul quale veramente egli si è mostrato insoddisfatto, sia quello della titubanza che, secondo la sua opinione, quel prefetto avrebbe dimostrata non facendo senz'altro eseguire la tariffa daziaria decretata dal municipio, e che il sindaco, cedendo alla violenza, era stato costretto a revocare.

L'onorevole Bellini, giustamente geloso della considerazione in cui è necessario di tenere l'autorità municipale, si lagna inoltre del prefetto di Ancona perchè, non opponendosi alle dimissioni date dal sindaco e dalla Giunta, le avesse quasi accettate come un fatto legale, mentre erano state imposte dalla plebe tumultuante.

Non sta punto in fatto che il prefetto abbia riconosciute valide quelle dimissioni; le ha riconosciute così poco valide che, appena giunto in Ancona, ha fatto gli uffici i più energici, perchè il sindaco e la Giunta municipale non vi insistessero, ma ritornassero all'amministrazione del comune, abbandonata fino dal momento in cui avvennero i disordini, dal mattino del 22. E fu soltanto dopo che le insistenze e le preghiere del prefetto, di cui l'onorevole Bellini da dato già un cenno alla Camera, leggendo una lettera del prefetto stesso al sindaco, rimasero senza effetto, che il prefetto dovette invitare il Consiglio municipale a radunarsi, onde provvedere all'amministrazione del comune.

Il Consiglio municipale (e qui mi permetta l'onorevole Bellini che io non sia d'accordo con lui su questo

punto) avrebbe fatto opera eccellente se si fosse unito al prefetto nel pregare il sindaco e la Giunta a rimanere in ufficio, ma stimò meglio di dare in massa le sue dimissioni. La vera crisi municipale di Ancona cominciò in quel momento, giacchè se il Consiglio municipale avesse agito altrimenti, io sono persuaso che quegli onorevoli cittadini avrebbero ceduto alle preghiere del Consiglio stesso e del Governo.

Nè io so davvero per quale ragione dopo di avere approvato unanimemente la condotta del sindaco e della Giunta, il Consiglio credette opportuno di dare in massa le sue dimissioni.

Che fece allora il prefetto? Dovette provvedere all'amministrazione del comune di Ancona, e lo fece delegandola d'urgenza ad uno di quegli onorevoli cittadini che hanno costantemente presa una parte attivissima negli interessi municipali d'Ancona, il quale, anche in quella circostanza, aveva dimostrato il suo coraggio e il suo patriottismo. Nè l'onorevole Briganti-Bellini, nè alcun altro ha biasimato la scelta fatta dal prefetto in quell'occasione.

Dopo di ciò il prefetto provocò dal Governo il legale scioglimento del municipio di Ancona e la nomina di un commissario straordinario, affinchè si potessero convocare gli elettori per fare eleggere un nuovo Consiglio municipale. In ciò il prefetto si conformò intieramente alle prescrizioni della legge, e mi pare inutile il discutere sulla sua condotta.

Restavano a farsi due cose importanti, a punire cioè gli autori della dimostrazione ed a provvedere perchè i decreti del municipio avessero piena e legale esecuzione. Non vi era bisogno di provvedimenti per ristabilire l'ordine, giacchè l'ordine non era più stato turbato. (*Movimenti del deputato Briganti-Bellini*)

Appena la Giunta municipale ed il sindaco ebbero abbandonata la casa municipale, la città rientrò immediatamente nell'ordine, quindi il prefetto non avrebbe potuto prendere l'indomani alcuna disposizione contro pericoli che erano già passati. (*Segni di sorpresa del deputato Briganti-Bellini*)

Lo ripeto, giacchè vedo che l'onorevole Bellini fa degli atti di meraviglia, che, se il consigliere delegato avesse impiegata la forza per ristabilire l'ordine nel municipio al momento in cui veramente era turbato, avrebbe fatto cosa molto opportuna; ma, dacchè la folla si era ritirata tranquillamente, l'autorità politica non poteva più fare altro che cercare quali erano stati i principali autori e promotori dei disordini, e deferirli all'autorità giudiziaria. Questo è quello che fu fatto; molti furono gl'individui arrestati, ed un processo è aperto contro di essi.

Restava finalmente l'esecuzione intera e legale dei decreti municipali.

Vediamo come si comportasse il prefetto in questo importantissimo argomento.

Egli fin dal 27 marzo ordinando la convocazione

del Consiglio provinciale perchè provvedesse all'amministrazione del comune, lo invitò anche a prendere quelle deliberazioni che avesse giudicate necessarie, sia per dare esecuzione pura e semplice alle tariffe dei dazi municipali che erano stata la cagione del conflitto, sia per modificare il regolamento per la esazione dei dazi medesimi, contro il quale pareva si fossero elevate le critiche più gravi.

Ma il Consiglio comunale essendosi sciolto senza prendere alcuna risoluzione, il prefetto, dopo avere provvisoriamente provveduto all'amministrazione comunale, non aveva altro mandato se non quello di dare forza all'autorità provvisoria municipale se da questa ne fosse stato richiesto per la esecuzione dei decreti municipali, non potendo evidentemente avere alcun valore il decreto abolitivo delle tariffe fatto pubblicare dal sindaco la mattina del 22 sotto le minacce dei tumultuanti.

Se non che, avendo invece alcune notabilità commerciali osservato al prefetto che il regolamento approvato dal municipio, con cui dovevano eseguirsi le nuove tariffe, conteneva realmente tali difetti che era bene correggere prima onde non risollevar nel ceto commerciale quella irritazione che era stata causata appunto dalla loro pubblicazione, il prefetto credette opportuno di chiamare a sè alcuni ragguardevoli cittadini di Ancona, e fra questi lo stesso sindaco ed i membri della Giunta dimessi, i quali unanimemente convennero coi rappresentanti del commercio che il regolamento municipale, secondo cui si dovevano eseguire le nuove tariffe, doveva essere emendato.

Ora, l'onorevole Bellini, il quale ha trovato che la Giunta municipale ed il sindaco fecero bene ad abbandonare il municipio senza direzione, che fecero bene a pubblicare un'ordinanza con cui abolivano il regolamento e la tariffa municipale anteriore, sotto l'impero della forza, onde evitare disordini maggiori e spargimento di sangue, avrebbe egli voluto che il prefetto, di sua sola autorità, contro il voto dei più rispettabili cittadini, insistesse per l'immediata assoluta esecuzione di quell'ordinanza municipale, che aveva appunto dato luogo ai gravi disordini così giustamente lamentati?

Mi permetta l'onorevole Bellini, ma egli non avrebbe certo voluto un prefetto così tenace, così cocciuto, così poco previdente da mettere di nuovo a repentaglio la tranquillità del paese, per dare una esecuzione immediata dell'ordinanza municipale, riconosciuta difettosa da tutti gli uomini più rispettabili del paese.

Non contento il prefetto di avere avuto l'avviso di alcuni uomini rispettabilissimi, e dei membri della cessata Giunta, volle avere una convocazione presso di sè, e chiamò oltre a trenta cittadini. In tale convocazione erano pure rappresentati e l'antica Giunta del Consiglio municipale ed il commercio, e fu di nuovo unanimemente riconosciuto che il regolamento, quale

era stato approvato dal municipio, avrebbe dato luogo realmente a gravi e giuste lagnanze, e portare a collisioni non meno serie di quelle che la città aveva patite. Stabilita la modificazione, ne fu incaricato il presidente stesso della Camera di commercio. Se il prefetto avesse tenuta altra condotta, io, dico il vero, avrei dovuto biasimarlo.

Un'ultima lagnanza ha fatto l'onorevole Briganti-Bellini, ed è che il magistrato incaricato di reggere temporariamente l'amministrazione del comune d'Ancona, nell'annunziare alla città che egli assumeva le sue nuove funzioni, non abbia parlato degli avvenimenti accaduti il 22 marzo, non abbia disapprovati questi fatti.

Ora, anche su questo non posso convenire coll'onorevole Briganti-Bellini. Il commissario straordinario ha una missione puramente amministrativa; esso deve curare la gestione del comune onde non vengano danneggiati gl'interessi dei cittadini, ma deve, per quanto è possibile, astenersi da ogni atto il quale vincoli momentaneamente gli amministratori che verranno dopo di lui, o che abbia un carattere politico. Come vuole l'onorevole Briganti-Bellini che questo funzionario, venuto di fuori, nuovo al comune di Ancona, che non ne conosce l'amministrazione, che non conosce i partiti che agitano il paese, che non sa quali fossero le cause che hanno prodotto gli sconci per cui egli è chiamato a quell'amministrazione, cominci a dar opera al suo mandato col deplorare atti e col condannare avvenimenti sui quali egli non è chiamato a portare un giudizio, e che escono affatto dalla sfera delle attribuzioni amministrative che gli sono assegnate?

Il miglior rimedio, a mio avviso, che si potrà portare alle condizioni del municipio d'Ancona, quello sarà di procedere il più presto, il più sollecitamente possibile all'elezione del Consiglio municipale; soltanto col fare rientrare quel municipio nelle condizioni legali si potrà evitare che si ripetano i gravi inconvenienti che l'onorevole Bellini ha giustamente deplorato.

Il commissario che ora regge quel municipio, ne ho piena fiducia, adempirà esattamente al proprio dovere; ma non sarà se non quando il nuovo municipio entrerà in funzione che si potrà veramente dir chiusa l'era di questi disordini, che il Governo deplora non meno dell'onorevole Briganti-Bellini.

L'onorevole Briganti-Bellini ha fatto un appello al Ministero perchè egli voglia, con atti energici, sostenere l'autorità dei municipi. Io convengo pienamente coll'onorevole interpellante che il Governo mancherebbe altamente al suo dovere se in tutti i suoi atti non dimostrasse la ferma volontà di sostenere l'autorità municipale; ma veramente io non posso accettare il rimprovero che il Governo ciò non abbia fatto in Ancona.

Colla rimozione immediata del consigliere delegato

della provincia di Ancona, coll'arresto dei principali autori e promotori del disordine avvenuto il 22 marzo e colla loro denuncia all'autorità giudiziaria, colla ripetuta preghiera ed insistenza ai membri del cessato municipio, perchè volessero ritornare al loro posto, ritenendo come non avvenuto tutto ciò che, sotto l'impressione della violenza e della forza, era stato loro imposto, mi pare che il Governo abbia altamente dimostrato quanto apprezzi i sentimenti di patriottismo, dai quali sono animati quegli onorevoli cittadini, e quanto egli stia fermo nel volere repressa e punita ogni infrazione alla legge.

Io posso assicurare l'onorevole Bellini e la Camera, che non mancherò dal mio canto d'insistere in questa via, non tanto col municipio d'Ancona, quanto con qualunque altro municipio.

Deploro un'altra volta che il fatto sia avvenuto, ma non posso associarmi all'opinione dell'onorevole Bellini, che il Governo abbia mancato così gravemente, come egli ha voluto annunziare in questa Camera, e spero che la Camera vorrà assentire alle mie parole.

PRESIDENTE. Dopo questa risposta del ministro, l'onorevole interpellante deve dichiarare se è rimasto soddisfatto, e, quando non lo sia, ha diritto di annunziare alla Camera una risoluzione, onde fissi il giorno in cui discuterla.

BRIGANTI-BELLINI B. Se non fosse stato un diritto, anzi un dovere dell'interpellante, di rispondere al signor ministro, io avrei dovuto domandare la parola per un fatto personale a proposito della classificazione che egli ha voluto attribuire a me dei seggi della Camera.

La prima cosa che ho ad opporgli è il fatto. Io ho parlato da un luogo che non è l'estrema destra. Ma, salvo alcune idee che si attribuiscono all'estrema destra, ed alle quali io non partecipo, non rifiuto di esservi collocato; anzi mi onoro di essere posto tra i difensori più costanti, benchè debole, dei principii di ordine e di autorità...

PISSAVINI. Lo sono tutti.

BRIGANTI-BELLINI B.... mi onoro di appartenere al partito conservatore.

Lo sono tutti, sta bene. Io sono franco; le poche volte che mi sono indirizzato a questa Camera non posso essere tacciato di aver fatto equivoci sulle mie opinioni. Le ho manifestate francamente, le professo, le mantengo, e spetta alla Camera il giudicare qual sia il mio posto nell'ordine delle idee politiche.

Quanto ai fatti, mi duole che il ministro abbia fatto ai pubblici funzionari un rimprovero di più. Io aveva affermato, e mi lusingo ancora di essere nel vero, che l'autorità militare aveva fatto il suo dovere, che aveva fatto bene, che aveva preveduto quello che altre autorità non avevano saputo prevedere nè impedire.

Il signor ministro si è sforzato di togliermi questa

illusione, ma mi compensa almeno colla soddisfazione che egli ha fatto un elogio di più al municipio.

Quando esso si trovava in quei gravi frangenti, rifiutò che gli si mandasse in soccorso la forza militare, perchè in questa circostanza era meglio mai, che troppo tardi. In questo siamo d'accordo il signor ministro ed io.

Il signor ministro mi ha tacciato di molte inesattezze; ebbene, fra le mie asserzioni e le sue, l'onore personale è salvo, perchè nessuno dei due eravamo sul luogo; ognuno dei due siamo stati informati da altri; è certo che uno di noi nella medesima buona fede ha detto qualche cosa che non era esatto, perchè siamo in contraddizione non sulle apprezzazioni dei fatti, ma sui fatti stessi.

Io certamente non intratterrò qui la Camera di queste discrepanze. Non entrerò in questa discussione, sui fatti io ci passo sopra anche per un'altra ragione, che l'onorevole ministro, nella difesa che ha fatto delle autorità, ha fatto comprendere che la loro missione non è ancora finita.

Esse hanno preso un'ingerenza che io non saprei approvare; ma, poichè ingerenza hanno presa, io lascio che ne subiscano tutte le conseguenze.

Perciò, mentre mi dichiaro soddisfattissimo di quello che il signor ministro, antico sostenitore della causa dell'ordine, ha detto per questa nobile causa e mi aspetto di averne la più grande conferma coi fatti che sventuratamente potrebbe avere occasione di compiere in un tempo non lontano, non posso in nessun modo dichiararmi soddisfatto della difesa che egli ha fatta degli atti dei suoi sottoposti.

Per altro, siccome il signor ministro ha detto che essi hanno ben fatto di prendere questa ingerenza, io lascio che essa si espliciti per intero, e lascio loro la responsabilità delle conseguenze della via che essi hanno presa.

Questa è la ragione per cui mi astengo dal proporre alla Camera alcuna risoluzione; aspetto le future misure che daranno torto al signor ministro ed a me, e mi riservo di ritornare sulla questione, allorchè lo crederò opportuno.

PRESIDENTE. L'interpellanza è esaurita.

L'ordine del giorno...

BIXIO. Domando la parola.

Vorrei chiedere se potrei, a termini di questo regolamento nuovo, regolamento che non regola certo il cuore umano, perchè qui ci sarebbero da dire tante cose, ma non si può più parlare, vorrei chiedere se non c'è più la possibilità, o almeno se la Camera non mi permetterebbe di dirigere una domanda al ministro dell'interno.

Voci a destra. Sì! sì! Parli!

PRESIDENTE. La prego di formularla questa sua domanda.

BIXIO. La formulo subito. Non è un'interpellanza.

PRESIDENTE. Lo so, ma il regolamento vuole che anche le domande siano formulate e deposte sul banco della Presidenza.

BIXIO. La formulo, signor presidente.

Alle sette del mattino del 21 marzo scorso in Ancona si raccolgono alcune centinaia di contrabbandieri; alle ore otto invadono le sale del comune per precipitarne il sindaco ed i consiglieri dalle finestre; impediti di eseguire questi truci intendimenti, occupano il municipio e rimangono fino all'una dopo il mezzogiorno; impongono colle violenze e colle minacce al sindaco, che da ultimo dimettono; tutte le botteghe erano fatte chiudere dalla mattina. Cosa è questo? Ma c'era o no in Ancona un'autorità che poteva e doveva impedire questi fatti? Sono così formidabili questi contrabbandieri che alimentano di certi generi coloniali l'Umbria, le Marche e le Romagne, e che, collegati e riuniti per mezzo delle società segrete che purtroppo dominano quel paese, occorrendo, tengono tutti nel segreto e nello spavento?

Gli agenti del Governo hanno essi fatto il debito loro? E quel prefetto ha egli aspettato a venire a dare il giuramento in Senato il giorno in cui andava in vigore la nuova tariffa, in un paese di porto franco e perciò di contrabbandieri! È punito bastantemente il consigliere delegato traslocandolo in altra località, dopo d'aver mancato così gravemente alla parte sua?

Voci a sinistra. Sarà promosso! *(Si ride)*

BIXIO. Non sarebbe proprio il caso di cui un giorno io parlava per altri meritevoli d'abitare nell'arcipelago delle Caroline? Non sarebbe egli là il suo posto? *(Conversazioni e risa)*

Ma è egli possibile che una città come Ancona possa vedere per cinque ore il municipio offeso in tal modo?

E il signor ministro dell'interno si lasciò sfuggire di bocca che non c'è stato disordine in Ancona!

Ma crederebbe egli che non vi sarebbe disordine se oggi si invadesse così il municipio di Firenze, e si minacciasse buttar dalle finestre i consiglieri ed il sindaco, e di ciò potrei citar prove, e dire che vi sono stati uomini che a rischio della loro vita hanno miracolosamente salvato il sindaco, l'autorità la più cittadina della nostra società, che è pure eletta dagli stessi cittadini, e ciò per che cosa? Perchè si abolisse una tariffa daziaria che era stata pubblicamente discussa e non contrastata da alcuno: non è un disordine quello?

È una cosa veramente indegna del nostro tempo e del nostro paese che possano accadere fatti consimili, e quando il paese nostro è in condizioni di sopportarli e di vederli realizzare, vuol dire che noi siamo, se non troviamo il modo di punirne gli autori o di stigmatizzarli, vuol dire che siamo sorniti di senso morale.

Sopra queste cose non ci si può pronunziare con abbastanza energia, e bisognerebbe marcarle col ferro

rovente. Il senso morale nostro, nel caso contrario, in Europa sarà perduto interamente. *(Bravo! Benissimo!)*

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole ministro dell'interno.

CANTELLI, ministro per l'interno. Io credo che il miglior ferro rovente sia la legge.

Quando, dopo i fatti d'Ancona, l'autorità politica fece arrestare tutti i promotori e gli autori principali dei disordini, e li denunciò all'autorità giudiziaria, credo che abbia impiegato quel ferro rovente che l'autorità deve impiegare in un Governo costituzionale. *(Bene! — Vivi segni di approvazione a sinistra)*

Se l'onorevole Bixio avesse prestato attenzione alle mie parole, avrebbe sentito come io abbia convenuto che il rappresentante del Governo il 22 marzo non aveva fatto il suo dovere, e che io lo avessi immediatamente punito.

Io debbo quindi meravigliarmi come l'onorevole Bixio venga quasi a rimproverarmi d'aver dichiarato che in quel giorno non vi siano stati disordini in Ancona.

Io dichiarai che, dopo il fatto, l'autorità politica non avrebbe potuto prendere altro provvedimento, se non quello di procedere agli arresti degli autori e denunciarli alla autorità giudiziaria, inquantochè il disordine era cessato subito dopo che i tumultuanti ebbero ottenuto l'intento loro, e quindi che l'intervento della forza sarebbe stato tardo ed inutile affatto.

Io dissi che il disordine fu anzi gravissimo in Ancona; che male fece l'autorità politica a non far intervenire la truppa per impedirlo. Aggiunsi bensì che, ove il prefetto, senza tenere alcun conto delle osservazioni che gli venivano fatte dai più rispettabili cittadini, avesse voluto far attuare ad ogni costo e senza modificazioni il nuovo regolamento, si sarebbe messo nel pericolo di provocare nuovi disordini. Ecco quanto io ho detto.

PRESIDENTE. È esaurito l'incidente.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

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

Gli onorevoli Negrotto, Nicotera, Bembo, Villa Pernice, Collotta, Correnti, Righi, D'Ayala, Maldini, Fabrizi, Loro, Messedaglia, Praus e De Luca Francesco proporgono questa deliberazione:

« La Camera confida che il signor ministro vorrà prontamente provvedere ad una più diretta comunicazione tra Genova e Milano per Novi e Tortona, e Genova e Venezia; non che a fare applicare pei porti italiani le tariffe di favore che a termini del trattato

di commercio e di navigazione tra l'Italia e l'Austria sono attuati nei porti austriaci. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Dopo quanto ha detto ieri l'onorevole mio amico il deputato Sormani-Moretti è diventato molto più facile il compito mio. Senonchè, mentre l'onorevole Sormani-Moretti ha accennato a gravi inconvenienti relativamente alle tariffe ferroviarie, non ha detto però quale sia il modo per poter loro rimediare. Cercherò pertanto in qualche guisa, completando gli argomenti da esso ieri svolti, di proporvi in pari tempo taluno dei rimedi che si possono facilmente adottare.

Prima di tutto debbo far osservare alla Camera come nel trattato di commercio e di navigazione concluso coll'Austria fu stipulato che i sudditi italiani dovranno godere sulle ferrovie, per sè e per le loro merci, degli stessi diritti e vantaggi de' sudditi austriaci; così io credo che, se tale disposizione fosse applicata per i porti italiani, come lo è per i porti austriaci, si ovvierebbe ad un grave danno che ne deriva al nostro commercio.

Nell'articolo 23 del citato trattato di commercio si è concluso quanto segue:

« Sulle strade ferrate i sudditi dell'altra parte e le loro merci non saranno trattati meno favorevolmente dei sudditi propri e delle loro merci rispetto al tempo, al modo, e al prezzo di trasporto.

« Per il transito da e verso il territorio dell'altra parte, nessuno dei due Stati esigerà competenze di trasporto ferroviario più elevate di quelle cui sono proporzionalmente sottoposte sulle stesse linee ferroviarie le merci caricate o scaricate nel proprio territorio. »

Vediamo ora se ciò sia realmente applicato.

Io non citerò molti esempi, poichè non vorrei intrattenere inutilmente la Camera, dopo quanto disse così bene ieri l'onorevole Sormani-Moretti, ma mi limiterò soltanto a citare un esempio.

Dal porto di Trieste per andare a Monaco vi hanno per la linea di Salisburgo e Vienna 1069 chilometri; dal porto di Genova, passando per Ala-Kufstein ve ne sono 786: ebbene una tonnellata di tessuti spedita dal porto di Genova per Monaco costa lire 125 80; mentre spedita da Trieste pure per Monaco costa al mittente sole lire 77, percorrendo una strada più lunga di 283 chilometri, e così con una economia di lire 48 80.

Da questo la Camera facilmente potrà convincersi che, se non si rimedia a quest'inconveniente col mettere in vigore il disposto dell'articolo 23 del trattato di commercio e di navigazione concluso coll'Austria, mettendo nelle stesse favorevoli condizioni le merci che sulle ferrovie si spediscono dai porti italiani, come quelle che sono spedite dai porti austriaci, ne possa facilmente avvenire che i negozianti i quali hanno

merci da indirizzare per transito in qualche porto italiano avviino piuttosto le loro navi nei porti austriaci, e ciò con loro grandissimo vantaggio, e con immenso danno della nazione, la quale vede sviato il commercio dai suoi porti a favore di quelli austriaci.

Nè ciò vi farà meraviglia, signori, ove riflettiate che poco importa ai negozianti che la loro merce percorra una maggiore quantità di chilometri, purchè ottengano una economia nella spesa di trasporto.

Su quest'argomento nulla credo di dover aggiungere.

Mi farò ora ad esaminare se le coincidenze e gli orari delle ferrovie siano combinati per modo da servire utilmente a comodo del pubblico e del commercio.

Ognuno sa quanto sono importanti i vincoli commerciali tra le città di Genova e Milano, e tra Genova e Verona, da dove si devia per il Brennero, tanto più non essendovi, per ora, altro passaggio ferroviario alpino, si ha quindi un grandissimo interesse di arrivare a Verona il più presto possibile.

Ebbene un convoglio che parte da Genova per Milano gli si fanno percorrere 25 chilometri di più facendogli fare il giro vizioso da Alessandria con perdita di tempo per i passeggeri e con maggiore loro dispendio e disagio.

Se invece il convoglio che parte da Genova, arrivato a Novi, deviasse per Tortona, e poi, giunto a Voghera, passando sul nuovo ponte, che si è costruito a Mezzanacorti, andasse direttamente a Milano, si avrebbe un risparmio di 25 chilometri, ed almeno gioverebbe la spesa fatta per quel ponte, che è costato al paese circa nove milioni.

Mi si consenta qui dire incidentalmente che è riuscito magnifico, e che di certo si può ritenere il più grandioso e bel ponte d'Italia.

Ma a che servirebbe l'aver fatta una sì importante spesa pella costruzione di tale ponte ove non se ne usasse appunto per mettere in diretta comunicazione Genova con tutta la Lombardia e la Venezia?

Ma v'ha di più: se si fosse voluto continuare a fare passare i convogli da Alessandria sarebbe divenuto affatto inutile tale ponte, poichè allora si sarebbe potuto continuare a servirsi per andare a Milano della ferrovia di Torreberretti.

Lo stesso inconveniente che si ha per Milano, si ha per Verona. Ma non basta: da Genova per andare a Venezia abbiamo i convogli diretti che si fanno passare per Bologna, e da Genova a Venezia transitando per Bologna vi sono 19 chilometri di più di quello che non vi sia passando per Milano e Verona, aggiungete a questi 19 chilometri altri 25 di più per il giro di Alessandria, e si ha così l'inconveniente e lo sconcio che i viaggiatori i quali partono da Genova per andare a Venezia devono percorrere 44 chilometri di più di quello che sarebbe necessario.

Per verità, signori, è una cosa strana che non ac-

cade, io credo, che in Italia che si faccia percorrere un cammino più lungo per ottenersi un introito maggiore; in tutti gli altri paesi si spende volentieri di più per fare la via più breve; invece tra noi si è obbligati a spendere di più per farla più lunga.

Lo stesso inconveniente si verifica per i passeggeri tra Genova e Firenze. Ma perchè obbligarli anch'essi a fare il vizioso giro da Alessandria col maggiore percorso di chilometri 25?

E qui, signori, mi è d'uopo farvi riflettere a sostegno del mio ragionamento, che tra Torino e Genova mentre vi ha la distanza di 166 chilometri, questa si percorre in circa ore quattro, mentre la distanza tra Milano e Genova non essendo che di chilometri 151 si impiegano circa sei ore a percorrerla.

Ma ciò ancora non basta. La strada che si sta costruendo per la riviera di Levante, è terminata fino a Chiavari, e per questa si potrebbe giungere a Firenze nello stesso tempo che ora è necessario per passare per Bologna; ma siccome avviandosi il passaggio della riviera le società delle ferrovie invece d'incassare, come dalla parte di Bologna, lire 55 per un viaggiatore di prima classe, non introiterebbero che circa lire 20, così si trasanda di stabilire le coincidenze della corriera, e degli *omnibus* tra Chiavari e la Spezia, onde i passeggeri siano indotti a transitare da Bologna, obbligandoli così senza vantaggio di tempo ad una spesa maggiore del doppio.

Or bene, io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici potrebbe facilmente provvedere che a questo inconveniente fosse ovviato; tanto più che spetta appunto al signor ministro dei lavori pubblici il fissare gli orari delle ferrovie e non già alle società concessionarie, ciò che ora accade, poichè nella convenzione fatta pella cessione delle ferrovie è stipulato che al ministro spetti lo stabilire gli orari, sentite le società concessionarie.

Nè temo, o signori, di essere contraddetto, poichè nella legge dei lavori pubblici, alla quale si riferisce la convenzione, è detto all'articolo 241:

« L'amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gl'interessi e da ottenere quel bene ordinato servizio di velocità nelle dette corse, tanto pei convogli ordinari od accelerati di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfa ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza. »

Voglia il signor ministro dire alle società delle ferrovie: io intendo che voi serviate il pubblico come lo dovete; e quando le società gli rispondono che sono pronte ad aderirvi, ma che aspettano la propizia occasione di un rimpasto generale degli orari (e ciò, come si comprende, per nulla mai conchiudere), il signor ministro faccia loro osservare che i convogli che noi domandiamo da Genova a Milano, e per Verona e per

Venezia, si possono ottenere facilmente senza bisogno di creare nuovi convogli da Genova. Da Novi si faccia partire un apposito convoglio per Milano, e lo si metta in coincidenza col convoglio speciale che da Venezia va a Milano, e così facilmente con Genova si serviranno Milano, Verona e Venezia.

Del resto, ove si dovesse attuare un qualche convoglio diretto di più, lo si faccia, posto che il pubblico interesse lo esige.

Io so che il ministro dei lavori pubblici ha cercato di persuadere la società delle ferrovie a restringere alla cerchia di 150 chilometri le tariffe differenziali all'interno, naturalmente per favorire i porti italiani non solo, ma le grandi città che con questi hanno estesi ed importanti rapporti commerciali.

Citerò ad esempio le città di Torino e Milano, le quali non possono usufruire del vantaggio delle tariffe di favore, inquantochè la minore distanza stabilita per poterne profittare è di chilometri 200; e Torino dista dal porto di Genova chilometri 166; Milano chilometri 151.

Ebbene, sapete, signori, che cosa hanno risposto le società delle ferrovie al signor ministro? Gli fecero conoscere che, siccome sulle tariffe il ministro non aveva facoltà d'interloquire, non credevano di farlo, ed il signor ministro ha dovuto acchetarsi.

Chiedo io perchè il ministro non abbia risposto ai concessionari nella stessa guisa quando non vollero stabilire gli orari, come egli chiedeva, ed a termini della legge era in diritto di fare.

Se avesse mostrata fermezza, od avrebbe ottenuto delle agevolezze per parte delle società intorno alle tariffe, od almeno, standosi da ambe le parti nei loro diritti, il pubblico in qualche cosa vi avrebbe almeno guadagnato, riuscendo ad avere più comode, e più dirette comunicazioni tra un luogo e l'altro del paese.

Dirò una sola parola relativamente alle corrispondenze tra il Moncenisio e Brindisi. Sono pochi giorni che l'onorevole Arrivabene vi provava come sarebbe necessario che si attivassero tra il Moncenisio e Brindisi dei convogli speciali per il passaggio della valigia delle Indie.

Io capisco che a questo vi possa essere un ostacolo, in quanto che difficilmente ciò si potrebbe ottenere ove le società delle ferrovie non venissero sussidiate. Ma se non si può avere un convoglio speciale, io domando che si pensi almeno seriamente a stabilire dei convogli a grandissima velocità per non pregiudicare il passaggio di quella valigia attraverso l'Italia.

Evidentemente noi abbiamo già un danno in questa cosa, in quanto che la Francia, la quale non può veder di buon occhio che la valigia si svii dal porto di Marsiglia, cercherà di fare il possibile perchè le sue ferrovie e *diligenze* non arrivino in coincidenza colla nostra ferrovia a Susa. Ora, se noi per trascuranza non procureremo almeno di rendere più celere il servizio

italiano, evidentemente la daremo vinta alla Francia, con danno immenso per il nostro paese.

A tutti, del resto, deve essere noto quanto spesse volte i commercianti risentano danno dal ritardo delle lettere; ebbene, quelle che arrivano dall'Oriente a Genova per la via di Marsiglia, vi giungono due e talora tre giorni dopo che non quelle che passano per la via di Brindisi; e, noti la Camera che, stando le cose quali sono in questo momento, il servizio di questa linea non è attuato con tutta quella celerità e precisione che si dovrebbe.

Io credo che il signor ministro, a fronte di queste considerazioni, dovrebbe far sentire alle società delle ferrovie che è ormai tempo che si persuadano che, allorché il Parlamento ha creduto di cedere loro le ferrovie dello Stato, non avrebbe certamente ciò fatto se avesse potuto immaginare che il paese ne sarebbe stato così male servito.

Io confido che il signor ministro, riconoscendo la giustezza delle domande consegnate nell'ordine del giorno da me presentato in unione ad altri onorevoli miei colleghi che vollero onorarlo della loro firma, lo vorrà accettare, adoperandosi poi con tutta alacrità per attuare quanto noi chiediamo nell'interesse del pubblico servizio e del commercio nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Botta fa la seguente proposta al capitolo 18:

« Il sottoscritto propone la soppressione della spesa per il così detto *commissariato di sorveglianza* delle strade ferrate: propone invece che a tale servizio siano addetti ingegneri del Genio civile con semplici indennità da essere stanziati in un capitolo nella parte straordinaria del bilancio, e che il personale per la costruzione della ferrovia ligure sia preso dal corpo suddetto. »

L'onorevole Botta ha facoltà di parlare.

BOTTA. Memore dell'avvertimento stato fatto nella tornata di ieri dall'onorevole presidente della Camera, non svolgerò tutte le ragioni che mi hanno determinato a presentare la proposta della quale testè è stata data lettura; ne accennerò invece brevemente talune che credo sieno anche nell'ordine delle idee della Commissione. L'onorevole Commissione per il bilancio in discussione, parlando del personale di sorveglianza sulle strade ferrate di società private; in altri termini, parlando del *commissariato di sorveglianza*, dopo che con un linguaggio di censure ha provato evidentemente che non ha ragione di essere, ed ha constatato la disutilità non solo, ma il danno che da esso ne risente l'erario, quando venne a trarre la conseguenza di quelle nitide premesse che essa ha posate, concluse col proporre la conservazione della spesa e col mandare a tempo indefinito la trasformazione che dovrà subire siffatto corpo.

Quanto a me, lo confesso, mi aspettava tutt'altra conclusione. Trattandosi della spesa di 500 mila lire,

30 mila nella parte straordinaria del bilancio e 200 mila nella parte ordinaria, non sarei niente disposto a stare nella conclusione della Commissione, ma invece ne ho proposta la soppressione; bene inteso che fosse a tal servizio sostituito il personale del Genio civile; e tanto più tengo a questa proposta in quanto che, oltre alle ragioni dette nettamente dalla Commissione, trovo che il personale del commissariato di sorveglianza alle strade ferrate delle società private, da qualche anno a questa parte specialmente, non si è dato che ai beati ozi.

Ove l'onorevole signor ministro dei lavori pubblici creda ch'io non sia nel vero, non potrei che invitarlo a deporre sul banco della Presidenza documenti atti a poter constatare che realmente il personale del commissariato di sorveglianza abbia fatto qualche cosa. Ma, ammesso anche che me lo provasse, io manterrei la mia proposta, avvegnachè trovo che, quando l'erario è aggravato della spesa di due milioni di lire pel mantenimento del corpo del Genio civile, è perfettamente inutile spendere pel mantenimento d'un altro corpo la somma complessiva di 500 mila lire. Ciò per la prima parte della proposta che ho avuto l'onore di presentare.

Avvi poi una seconda parte, ed è quella che riguarda il personale addetto alla sorveglianza della famosa ferrovia ligure, di cui mi riservo parlare alla sua sede naturale. Il personale della ferrovia ligure, anzichè essere preso dal corpo del Genio civile, del quale moltissimi ingegneri restano il più dell'anno senza occupazioni utili, grava il bilancio con una spesa di forse altre 200 mila lire, imperocchè si tratta di circa 40 capi riparto, di un innumerevole personale subalterno con uno stipendio da 2500 a 1500 lire, di parecchi ingegneri capi-sezione con lo stipendio di 4000 e di 5000 lire, oltre che avvi alla direzione, invece d'un ispettore del Genio civile, come vi è stato sempre trattandosi di lavori fatti in economia dallo Stato, un direttore, certo cavaliere Sibère, collo stipendio di 19,800 lire. Ma, domando io, signori, a che sciupare tanto danaro a questo modo?

Lo Stato non deve alimentare favoriti, ma individui che lo servano utilmente colla mente e col braccio, per aversi un corrispettivo proporzionato al loro lavoro. Ma no! Il Ministero nelle smisurate spese che fa, or sotto uno, ora sotto un altro titolo, dimentica che i poveri amministrati sono tutti i giorni martoriati con imposte nuove e crescenti.

Quando noi abbiamo stanziati in bilancio 2 milioni pel corpo del Genio civile, lo ripeto, signori, non so come si possano spendere altre 700 mila lire per mantenere un secondo corpo le cui funzioni potrebbero essere assai bene disimpegnate dal primo.

Ecco in poche parole il concetto che informa la mia proposta.

MONTI C., relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MONTI C., relatore. Bramerei dare un chiarimento sopra la mozione dell'onorevole Botta, niente altro che per spiegare la condotta della Commissione.

La Sotto-Commissione in ispecie nominata ad esaminare il bilancio dei lavori pubblici, preoccupandosi delle idee e dei voti, per quanto non formulati nè votati, ma espressi in questo recinto, credette suo dovere di internarsi nel tema importante del commissariato delle strade ferrate.

È per questo motivo che la relazione si estende su questa materia, ed è di più ben inteso che la Commissione ed il relatore, nel trattare questo argomento, riguardarono soltanto la parte tecnica relativa agli ingegneri, ritenendo alcuni componenti della Commissione che queste ingerenze possono senza inconvenienza unificarsi nel corpo del Genio civile, e ciò rispetto segnatamente alla sorveglianza delle costruzioni. È stato le mille miglia lungi dal concetto di chicchessia di attentare alla esistenza della istituzione del commissariato, o di qualche cosa di consimile, per quanto riguarda l'amministrazione, la polizia, il sindacato, la sorveglianza di esercizio delle strade ferrate. Il discorso di ieri dell'onorevole Sormani-Moretti manifestamente dimostra che questo lato della questione, relativo allo esercizio delle strade ferrate, merita tutta l'accuratezza, ed in ciò non v'è dissenso tra i membri della Commissione. Alcuni della Sotto-Commissione credevano di andare sino da ora più avanti, con proposta relativa al commissariato per la parte tecnica, e venire fino da oggi ad una mozione, non già nel senso testè udito, lo che sarebbe stato impossibile, tanto per l'anno corrente quanto per qualche altro futuro. La proposta ebbe una amplissima discussione in piena Commissione, ma la maggioranza non credette d'andar oltre in questo proposito, talchè se ne è persa traccia nelle conclusioni della relazione.

Detto chiaramente come stessero le cose rispetto alla Commissione di cui ho l'onore di essere il relatore, io mi riservo di prendere la parola, qualora la proposta Botta venisse in discussione e votazione.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, ci sono altri oratori che hanno fatto proposte. Crede dovere sentirli tutti, per quindi replicare complessivamente? Mi rimetto a lei.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Sentirò tutti gli ordini del giorno relativi a questo capitolo; ma osservo che alcuni di questi ordini del giorno partono da osservazioni identiche a quelle, fatte ieri dall'onorevole Sormani-Moretti nel suo importantissimo discorso.

Io mi era preparato per rispondere qualche cosa all'onorevole Sormani-Moretti. Ora si può far così: si leggano tutti gli ordini del giorno, ed io mi riserverò

di dare una risposta complessiva contemporaneamente a tutti.

PRESIDENTE. Era appunto quello che io intendevo di proporre.

Ha la parola l'onorevole Robecchi.

ROBECCHI. Io voleva presentare alla Camera alcune osservazioni che sono di un ordine analogo a quelle che furono svolte ieri dall'onorevole Sormani-Moretti e oggi dall'onorevole Negrotto.

Non intratterrò la Camera che brevi momenti.

Sono questioni di un interesse che si può chiamare locale, ma che credo abbiano molta influenza sullo sviluppo del movimento commerciale del nostro paese.

Una di queste questioni fu già toccata e sviluppata lungamente dall'onorevole Negrotto, quindi io accennerò solamente di volo. Sono però lieto che in una questione, che io credo abbastanza grave, coincidano i pareri di parecchi colleghi che siedono sui diversi banchi di questa Camera; ciò dimostra una volta di più la giustezza ed opportunità delle nostre osservazioni.

Questa è relativa alle comunicazioni tra Genova e Milano.

Le comunicazioni tra Genova e Milano veramente avvengono in modo affatto irregolare. I convogli, come già diceva l'onorevole preopinante, arrivati a Novi, invece di procedere per Tortona, Voghera e Milano, vanno ad Alessandria; ivi si fermano mezz'ora, tre quarti d'ora, perfino un'ora, e poi retrocedono a Tortona e da Tortona vanno a Voghera, a Milano e proseguono per quella via.

Ora, veramente sembra strano che il Governo, che la nazione abbiano decretata la costruzione del tronco importantissimo da Pavia a Voghera, se poi di questo non si voglia approfittare per l'esercizio normale del traffico lungo quella via.

Se l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Camera vorranno osservare le tabelle del commercio, le statistiche della navigazione e specialmente quelle speciali del commercio della città di Genova, si convinceranno che una parte sostanziale, una parte grandissima del movimento del traffico della città di Genova prende la direzione della Lombardia e dei paesi oltre la Lombardia. Basta considerare il traffico della stazione di Genova dirimpetto al traffico della stazione di Milano, e si vedrà quanto sia grande il movimento che si effettua tra questi due punti della zona commerciale dell'Italia superiore.

I treni-merci hanno la percorrenza diretta, mentre invece i treni dei passeggeri non l'hanno; e si può dire che veramente il treno diretto fra Milano e Genova non esiste, dal momento che i passeggeri devono andare ad Alessandria e poi devono ritornare a Tortona, facendo un giro vizioso che allunga il percorso di 25 chilometri. Ora, il movimento dei passeggeri

che fanno gli affari non è meno importante di quello delle merci che sono il prodotto degli affari medesimi.

Io credo che a questo inconveniente si debba assolutamente porre riparo; io credo che lungo questa linea vi sia un movimento di passeggeri tale da poter giustificare un treno speciale diretto da Milano a Genova, specialmente quando si prendano a calcolo anche le città intermedie Novi, Tortona, Voghera, Pavia, e le città e paesi al di là di Milano.

Forse l'onorevole ministro potrà trovare a questa irregolarità di cose una causa probabile nell'antagonismo che vi è fra le due società che noi troviamo contemporaneamente presenti sopra questo terreno, vale a dire fra la società dell'alta Italia e quella delle ferrovie meridionali. La Camera sa come è stabilito il sistema ferroviario in questa zona. Noi abbiamo qui una grande compagnia padrona della maggior parte della rete, poi abbiamo due piccoli tronchi innestati in questa rete principale, i quali sono i tronchi da Voghera a Pavia, e da Pavia a Cremona, che appartengono ad un'altra società. E bensì vero che la società dell'alta Italia esercita anche questi tronchi; ma è altresì probabile che abbia una preferenza per le linee che a lei appartengono e da essa sono possedute, e che in luogo di sviluppare il traffico sul tronco di Voghera che mette a Pavia passando il Po a Mezzanacorti, cerchi di attirare il movimento sul tronco di Torreberretti a Pavia, e in avvenire su quello da Vigevano a Milano, che pure diverrà di sua proprietà.

Dico questo, poichè è necessario trovare una causa di un fatto così strano, e perchè già in addietro vi furono urti e contrasti fra le due compagnie all'epoca dell'apertura del tronco da Pavia a Cremona. Non so se io mi apponga al vero, ma il ministro potrà tenere conto di quanto io dico, onde far cessare gli inconvenienti lamentati, e ristabilire le comunicazioni tra Milano e Genova in un modo più conforme agli interessi del paese, pel cui servizio le ferrovie sono create.

Sopra un altro fatto io desidero di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La Camera sa che sono state stabilite delle tariffe differenziali, delle tariffe di transito a prezzi ridotti fra l'Adriatico e la frontiera occidentale del regno. Primieramente queste tariffe furono create in favore della città di Trieste, e in forza di esse le merci che viaggiavano da Trieste, supponete, al confine svizzero passando pel territorio italiano, pagavano meno che le stesse merci spedite da Venezia in transito allo stesso punto. Indi il favore di queste tariffe differenziali, di queste tariffe di transito fu esteso ad una gran parte delle merci che muovevano da Venezia per questa medesima direzione, e ciò in conseguenza alle proteste ed ai reclami replicatamente presentati.

Da una parte quindi queste merci partono dai porti dell'Adriatico, dall'altra le stazioni che sono autorizzate al servizio di transito sulle frontiere del regno

sono le stazioni di Genova, di Susa e Camerlata; si è omessa la stazione di Lecco. Ora io credo che questa stazione sia la più importante per il servizio di transito, e non mi è necessario dire molte ragioni per provare la giustezza di questa mia osservazione.

Era inutile infatti fare il tronco di ferrovia da Bergamo a Lecco, se poi a questo tronco non si voleva dare lo sviluppo che il suo collocamento accenna e richiede.

Il commercio locale non è ivi che in piccole proporzioni; l'importanza di questo tronco, che costò somme ragguardevoli per la costruzione, deriva da dovere esso essere considerato come una grande sezione della linea di transito internazionale che doveva congiungere la Svizzera orientale coll'Adriatico.

Di più, uno che osservi la posizione topografica e commerciale di Lecco dovrà convincersi come sia necessario stabilire ivi il servizio di transito. Là vengono a confluire due grandi stradali che mettono ai varchi alpini della Svizzera orientale e del Tirolo; uno che scendendo per lo Spluga arriva a Chiavenna, e poi lambendo la sponda orientale del lago di Como sbocca a Lecco; l'altro, quello dello Stelvio, che, attraversando tutta la Valtellina, si congiunge a Colico col primo, e termina esso pure a Lecco. Inoltre questi due grandi stradali che conducono ai due valichi principali alpini ricevono nella loro percorrenza altre vie confluenti, come, per esempio, la strada della Engadina che in vicinanza a Chiavenna si congiunge colla via dello Spluga, e gli sbocchi di Santa Maria e di Poschiavo, che congiungono alla Valtellina una parte del cantone dei Grigioni. La Camera vede quante linee di comunicazione colla Svizzera e il Tirolo mettano capo a Lecco, ed io vi domando se non v'è una ragione prevalente per stabilire un servizio internazionale di transito in questa stazione.

Il traffico a piccola velocità tra la Svizzera e l'Adriatico e il Levante si muove in gran parte lungo questa linea: basta osservare il gran numero di case di spedizione che esiste a Coira.

Alcuno potrebbe obiettare che le vie del Gottardo, dello Spluga e del Brenner si fanno concorrenza, e che quindi questa di Lecco si può trascurare quando sieno provviste le altre due.

Ora io prego la Camera di osservare che queste linee non si fanno concorrenza di sorta. La linea del San Gottardo che da una parte sbocca a Como e alla stazione di Camerlata, autorizzata al servizio di transito, dall'altra mette alla Svizzera centrale, alle valli della Reuss e dell'Aar, e si spinge nella direzione di Basilea. La via dello Spluga al contrario conduce nell'alta valle del Reno, a Coira, e al lago di Costanza. Quanto al Brenner tutti sanno che esso conduce nella valle dell'Inn e nell'alta valle del Danubio. Non vi è quindi lotta d'interessi tra queste varie correnti commerciali, che hanno tutte un obbiettivo diverso.

Se le merci che sono dirette alla stazione di Camerlata, per il servizio di transito godono una riduzione di tariffa, non vedo il perchè non si possa accordarla anche a quelle che sono dirette a Lecco.

Replicatamente fu osservato che si darebbe un privilegio all'industria esistente in un luogo dirimpetto all'industria delle altre parti del regno.

Or bene, io dico, se vi sono delle industrie nella città di Lecco, vi sono pure nella città di Como, la cui stazione ferroviaria è quella di Camerlata, la quale è ammessa a fare il servizio di transito. Di più, se si tratta delle merci che vengono dal di fuori, e queste sono coperte dalla bolletta di transito, e sono ammesse dalla società delle ferrovie a godere della tariffa a prezzi ridotti, nello stesso modo che dalla dogana sono lasciate transitare senza il pagamento dei diritti doganali, appunto perchè dichiarate di transito e riconosciute come estere. Quanto poi ai prodotti nazionali della località, io credo che quando passano da un punto all'altro della frontiera dello Stato, attraversando il territorio italiano, e sono destinate alla esportazione, credo, dico, che possano essi pure come le merci estere godere del favore della tariffa di transito, altrimenti ne verrebbe la conseguenza di una differenza di trattamento tra le merci nazionali e le estere, con grande vantaggio di queste ultime a scapito delle prime.

Giacchè ho la parola, mi permetto di ricordare all'onorevole signor ministro dei lavori pubblici una promessa che egli, poco tempo fa, ha fatta all'onorevole nostro collega Casati, di presentare, cioè, un progetto di legge relativo alla rete secondaria delle strade ferrate.

Questo progetto di legge è atteso in molte parti d'Italia con grande ansia. Vi sono già delle società costituite, vi sono dei consorzi formati con capitali raccolti sia dalle provincie, sia dai comuni, sia dai privati sottoscrittori, i quali non aspettano altro che l'adozione di questa proposta di legge per poter tradurre in atto i loro propositi e per creare delle nuove strade e delle nuove arterie ferroviarie nello Stato.

Mi basterà di citare due fatti: la strada ferrata della valle d'Aosta, e quella che deve congiungere Monza a Lecco per Calolzio, per la quale ultima furono già raccolti i fondi, e per la cui esecuzione si attende con impazienza il relativo progetto di legge.

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici d'affrettarne la presentazione anche per questo, che la società dell'alta Italia si è obbligata ad assumere l'esercizio di questi tronchi secondari in forza dell'ultima legge che abbiamo votata, ma solo pel termine di cinque anni. Ora io temo che, se si ritarda di troppo la presentazione di questa proposta di legge, possa scadere il termine fatale e diventi poi impossibile esercitare questi tronchi quando essi fossero costruiti. Trattandosi di piccole linee, non può esercitarle una com-

pagnia speciale, è mestieri che l'esercizio ne sia assunto da una grande compagnia fornita di poderoso materiale mobile.

Mi permetto di sottoporre questa considerazione all'onorevole ministro, come mi permetto di raccomandargli, se è possibile, l'adozione del sistema che questi gruppi pongono avanti per la effettuazione dei loro disegni. Essi, come sa l'onorevole ministro dei lavori pubblici, non chiedono nè garanzia d'interessi, nè garanzie chilometriche; essi si contentano di proporre che lo Stato continui a fare anche per l'avvenire la spesa che sostiene oggi; si contentano di domandare che il Governo dia loro una sovvenzione proporzionale al risparmio che il Governo stesso verrebbe a fare. Mi spiego.

Queste linee in gran parte costeggiano strade nazionali. Or bene, secondo la legge dei lavori pubblici, le strade nazionali, quando sono fiancheggiate da una linea ferroviaria, diventano strade provinciali, e così le spese di manutenzione delle medesime passano alle provincie. Quindi per la costruzione di questi tronchi ferroviari lo Stato verrebbe a fare un guadagno, guadagno che d'altra parte non si traduce per lui in un onere corrispondente, poichè non dà alcuna sovvenzione chilometrica nè garanzie d'interessi.

Or bene, queste società si limitano a chiedere che lo Stato capitalizzi la spesa annua che sopporta ora per la manutenzione di queste strade nazionali, e che risparmierebbe per l'avvenire, e che questo capitale affatto esiguo, in proporzione alla grandiosità dell'opera, ai sacrifici che impone ai sottoscrittori ed al vantaggio che ridonda al paese dalla esecuzione della intrapresa, sia accordato come sussidio a premio perduto.

Vede la Camera quanto mite sia la domanda, ed in quali esigue proporzioni si restringa. Adottando la quale, noi vedremo questo fatto singolare, che, mentre la rete primaria delle ferrovie che consta delle arterie principali, di quelle che rendono molto, costa allo Stato sacrifici enormi e spese non inferiori, come la Camera sa, a 60 milioni all'anno, invece la rete secondaria, quella che rende molto meno, sarà possibile eseguirla, o con nessun aggravio dello Stato, oppure con un aggravio affatto minimo.

PRESIDENTE. L'onorevole Nisco ha proposto il seguente ordine del giorno :

« La Camera, confidando che il Governo del Re presenti al più presto possibile una legge circa il riordinamento del servizio del Genio civile, specialmente per la sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate, passa alla votazione del capitolo 18. »

L'onorevole Nisco ha facoltà di parlare per svolgere il suo ordine del giorno.

NISCO. Io ho proposto un ordine del giorno il quale tende allo stesso scopo a cui tende quello presentato dall'onorevole Botta; mi spiace però di non potermi

associare all'onorevole collega, poichè avvi tra il mio ordine del giorno ed il suo una differenza molto essenziale.

L'onorevole Botta domanda che sia soppresso l'articolo 18 ; io al contrario chiedo che il Ministero presenti una legge, al più presto possibile, per il riordinamento del Genio civile, e specialmente per ciò che riguarda la sorveglianza ferroviaria.

Questa differenza nasce dal modo di considerare il bilancio. Secondo il mio modo di vedere, il bilancio non è che l'attuazione e la conseguenza delle leggi preesistenti; di modo che, quando si vuole sopprimere un articolo del bilancio, senza che pria fosse stata annullata la legge da cui deriva, oppure si vogliono fare alcune economie senza sopprimere i servizi relativi, allora invece di farsi un bene per lo Stato, si fa un male gravissimo, cioè si disorganizza l'amministrazione e si crea il disordine e lo scompiglio. E d'altra parte mi pare che, se noi non manteniamo il rispetto dovuto alla legge, tanto da parte della Corona, quanto da quella del Parlamento, noi entreremo in un periodo in cui il potere che si trovi momentaneamente più forte potrà, per via di soppressioni e di stanziamenti in bilancio, sconvolgere qualsiasi Governo, rendendone impossibile la vita. Laonde bisogna che nel bilancio sia rispettato l'impero della legge, ed è per questo che io ho proposto l'ordine del giorno, invitando il Ministero a presentare una legge intorno al riordinamento del Genio civile, specialmente per la parte che riguarda la sorveglianza delle ferrovie.

Io non ho bisogno di sviluppare questi argomenti alla Camera. Essa ha udita la discussione che ha avuto luogo fra dotti ingegneri intorno al Genio civile, ed al modo come trovasi costituito, talchè non può rendere quel servizio che lo Stato ed il paese hanno diritto di attendere da una corporazione così distinta, e che ha la nobile missione di civilizzare, per dire così, il nostro suolo, e darci, rendendolo accessibile ed atto al lavoro, la ricchezza e quindi la potenza.

Io non ripiglierò la questione, sarebbe inopportuno il far perdere tempo alla Camera. Io anzi desidererei che essa passasse con maggior sollecitudine ad occuparsi di materie assai più importanti. Dirò soltanto brevemente le ragioni che mi hanno spinto a presentare l'ordine del giorno che già ho depresso sul banco della Presidenza.

La prima si è che io non credo che oggidì si possa più asserire dovervi essere un Genio civile speciale per le ferrovie, ed un Genio civile speciale per gli altri lavori, poichè oggidì un Genio civile, il quale non sia istrutto della parte delle costruzioni ferroviarie e della parte meccanica, è un Genio civile che non appartiene più all'epoca nostra, e che non ha più diritto nè di vivere nè di essere stipendiato dal Governo.

In secondo luogo, io ho presentato il suddetto ordine del giorno, perchè una corporazione separata di

sorveglianza porta grandi e spiacevoli conseguenze; poichè essa, appunto per la sua speciale individualità, sgraziatamente si immedesima spesse volte colle compagnie costruttrici, e si vide che alcuni commissari del Governo sono passati con grassi stipendi alle compagnie concessionarie, il cui esercizio e le cui costruzioni erano destinati a sorvegliare.

Io non voglio fare nessuna allusione, rifugio da ogni specie di insinuazione e di calunnia; ma quando si vedono fatti preceduti da altri fatti, certamente il Governo ha l'obbligo di provvedere, affinchè non si ripetano.

In terzo luogo, io sono di avviso che la sorveglianza delle ferrovie, quale al presente è esercitata, è una sorveglianza che non porta nessun utile allo Stato, nessun utile al paese. Basterebbe ricordare come sono tenute alcune stazioni, ad esempio, quella di Napoli; basterebbe ricordare che le nostre merci sono portate con una velocità non di 200 chilometri, come voleva l'onorevole Sormani-Moretti, ma con una velocità tale che ci fa desiderare i trasporti che si facevano anticamente sul dorso dei somieri; basterebbe riflettere che molte volte le merci sono tenute nelle stazioni intermedie, perchè si manca di magazzini per depositarle, perchè si persuadessero la Camera ed il Governo che questi commissari, invece di fare l'obbligo loro, cioè invece di vedere come è amministrata una ferrovia, di constatare la quantità e qualità del materiale mobile e lo stato dei magazzini e la tenuta delle stazioni, godono una vita tranquilla e riposata, non facendo che rapporti per ingannare il Governo, e che spesso ci sono mostrati per provarci che gl'inconvenienti deplorati sono sogni e favole.

Per queste ragioni adunque prego la Camera di accettare l'ordine del giorno, e sono certo che dalla Commissione sarà accettato, perchè è perfettamente un corollario di ciò che la Commissione desidera, modellato secondo la forma costituzionale e amministrativa, cioè nella forma di pregare il Ministero a presentare il più presto possibile un progetto di legge relativo a codesta materia, non a procedere ad una soppressione nel bilancio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arrivabene.

ARRIVABENE. Devo ritornare su di un argomento che fu l'altro giorno benissimo trattato dall'onorevole Valerio e sul quale ho detto anch'io qualche parola.

Siccome nè l'onorevole Valerio nè io abbiamo avuto risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici (come ieri osservava nel bellissimo suo discorso l'onorevole Sormani), così desidero sapere dall'onorevole Pasini se, sì o no, egli intende di mettersi d'accordo colla società dell'alta Italia e con quella delle meridionali per avere un treno espresso che corra dai piedi delle Alpi al mare, vale a dire da Susa a Brindisi.

Naturalmente quando parlo di treno espresso intendo

dare a questa parola il suo vero significato, quello cioè che siffatto treno abbia a percorrere la distanza indicata, con quelle sole interruzioni assolutamente necessarie al servizio.

Una delle qualità essenziali di simile treno, a mio avviso, è questa: esso non deve avere vincolo di orario; avvegnachè, più della velocità, io mi preoccupi dell'orario e del servizio.

In quanto a me, accettando in principio la teoria così bene illustrata ieri dall'onorevole nostro collega Sormani, credo nondimeno che, in ordine alla questione della velocità, noi, nelle condizioni commerciali e di traffico in cui ci troviamo, non abbiamo gran fatto da desiderare.

Ed infatti, se io prendo ad esaminare il servizio delle nostre ferrovie nel suo complesso, questa sorgente delle future ricchezze d'Italia, la quale è mezzo per recare attraverso la nostra penisola il commercio che da tutta Europa è destinato all'Oriente, trovo dapprima quello dell'alta Italia. Prendendo ad esame l'orario di questa compagnia scorgo che i treni *omnibus* corrono bastantemente veloci.

Da Torino ad Alessandria il treno fa in media 30 chilometri ed un terzo all'ora; da Torino a Bologna ne fa 25 e mezzo; da Torino a Cuneo 29; da Torino a Milano 26; da Milano a Venezia 28 e un terzo; da Torino a Susa 28. Dunque, quanto ai treni *omnibus*, vale a dire quanto ai treni che servono al piccolo commercio e che corrispondono alla comodità di quei viaggiatori che non possono disporre di grandi mezzi, se confronto la loro velocità con quella adottata negli altri paesi, come in Francia, nel Belgio e nella stessa Inghilterra, avuto sempre riguardo alle nostre condizioni commerciali e di traffico, non ci trovo una grande differenza. Infatti da Parigi a Orléans si corrono 30 chilometri all'ora; nel Belgio, da Bruxelles ad Anversa, 33 chilometri; da Londra a Douvres, 37 chilometri. I treni diretti poi, che percorrono le linee dell'alta Italia, da Torino a Bologna fanno 48 chilometri all'ora; da Torino a Venezia 42, e da Torino a Susa 46. Le Romane, non so perchè, sembrano essere in condizione di velocità meno vantaggiosa, perchè da Firenze a Livorno, sulla riva sinistra, non fanno coi treni *omnibus* che 31 chilometri all'ora, e col diretto 42; la strada poi della maremma, col treno *omnibus* fa 33 chilometri; e ciò si comprende, avvegnachè non è questa una linea molto frequentata. L'Aretina finalmente percorre 29 chilometri all'ora coll'*omnibus*, e col diretto 39.

Vediamo ora le meridionali. Queste da Bologna ad Ancona percorrono col treno *omnibus* 25 chilometri all'ora, col diretto 42.

Il tratto poi fra Susa e Brindisi essendo di una velocità media di chilometri 46 per ora, la distanza quindi, che è di 1149 chilometri, si percorrerebbe in 26 ore.

Io mi sono permesso di entrare in siffatti partico-

lari per mettere bene in sodo questa questione e stabilire questo fatto, vale a dire che abbiamo ottenuta una velocità tale da rispondere alle esigenze del nostro movimento.

Ed in quest'opinione mi confermo sempre più, se esamino il *Bradshaw* inglese, vale a dire il libro in cui è registrato il gran movimento ferroviario di quel paese.

Diffatti io trovo, rispetto alla quistione della velocità, che prima del 1850 i treni veramente espressi correvano in media circa 50 miglia inglesi, vale a dire 80 chilometri all'ora: quest'era la velocità adottata sulla *Great Western*. Ma tale velocità fu poscia abbandonata, perchè si constatarono i troppo numerosi pericoli in cui s'incorreva; furono finalmente gli azionisti stessi i quali intervennero e dissero: voi correte troppo, voi sciupate il materiale, e quindi è d'uopo ridurre la velocità, avvegnachè la velocità sta sempre in proporzione del maggior consumo di esso. E sebbene gl'Inglese si contentino generalmente di dividendi del 2 1/2 per cento (poche linee rendono di più), ciò nondimeno si fecero queste osservazioni. Ed allora la velocità fu siffattamente ridotta, che oggi l'espresso che parte sulla gran linea del Nord, e che va da Londra a Edimburgo, percorre 40 miglia inglesi all'ora, vale a dire 64 chilometri. Questo treno però, notatelo, non si ferma che a pochissime stazioni, e le prime due fermate sono ad una distanza di 80 miglia.

Vedete dunque, o signori, che, ponendo pur sempre a base del mio ragionamento le condizioni commerciali d'Italia, come pure il nostro traffico, noi non possiamo lamentarci della celerità del nostro servizio ferroviario; giacchè, non bisogna dimenticarlo, il concetto della velocità deve sempre corrispondere allo sviluppo del commercio e del traffico; vale a dire la velocità deve costantemente essere in relazione col movimento commerciale del paese.

Sventuratamente per noi il nostro commercio non trovasi nelle condizioni di quello d'Inghilterra e di Francia; anzi, proporzioni fatte, è inferiore a quello di altri paesi molto meno importanti, politicamente e numericamente parlando; per esempio del Belgio e della Svizzera. Infatti, se io prendo in mano il resoconto della rendita delle strade ferrate italiane, trovo che la prima, la più importante del regno, quella dell'alta Italia appena giunge a produrre 23,000 lire per chilometro. Le meridionali, voi sapete, non rendono che 9000 lire, le romane stanno fra le 11 e 12,000 lire. Evidentemente con tali prodotti è impossibile pretendere che queste società abbiano a raddoppiare il numero dei loro treni; e noi stessi, nel nostro interesse, non abbiamo da desiderarlo, perchè, ove l'onorevole ministro dei lavori pubblici trovasse modo di far raddoppiare i treni, il suo collega ministro delle finanze, dovendo poi fare i conti alla fine dell'anno, invece di 55 milioni di garanzie, dovrebbe pagarne 60 o 70.

È poi impossibile pretendere che le società ferroviarie abbiano a raddoppiare le corse, a fare un lusso che non avrebbe compensi, e ridonderebbe tutto a scapito dei loro azionisti, la rovina dei quali, si può dire, finisce sempre per pesare sul credito del paese.

Non prolungherò più oltre il mio discorso e non abuserò della pazienza della Camera; sono entrato in queste considerazioni per conchiudere come in gran parte conchiusero gli onorevoli Valerio e Nisco; la questione ferroviaria per noi è tutta riposta nel concetto di un migliore ordinamento e di una più efficace sorveglianza.

E qui mi associo completamente alle idee sviluppate dal mio onorevole amico il deputato Nisco; avvegna- chè, o signori, non è col creare degli ispettorati, a guisa dei nostri, che arriverete ad avere un buon servizio.

Sapete, o signori, perchè le ferrovie francesi, inglesi e belghe accontentano e pubblico e azionisti? Egli è perchè colà la sorveglianza governativa o privata è cosa seria; non è una formalità. In Inghilterra le strade ferrate essendo affidate all'industria privata, l'industria privata, e per mezzo delle ispezioni e per mezzo della sorveglianza, dà i risultati che io ho accennati. In Francia invece, la ragione principale di questi risultati, l'accennava l'onorevole mio amico Sormani-Moretti, ed è quella che il Governo non ha dei canonicati di sorveglianza come abbiamo noi, ma il commissario ferroviario è realmente un'autorità superiore, attiva e rispettata, la presidenza del quale, se non erro, è affidata al prefetto, che sa esercitare il maggiore prestigio per ben condurre quelle società.

Vi ha di più, o signori: quando queste società si sentono stimolate, credetelo pure, non si arrestano alle colonne di Ercole della garanzia governativa, ma fanno loro pro delle molteplici circostanze atte ad aumentare il movimento, stabiliscono treni di piacere internazionali, direi quasi, mondiali; fanno delle facilità per le famiglie che si presentano per percorrere tutta la lunghezza della loro rete; insomma sfruttano tutte quelle ingegnose risorse che la civiltà agevola, e che hanno, negli ultimi anni, fatto sì che i prodotti delle strade ferrate di quegli Stati si sono duplicati.

Ritornando, nel concludere, al punto di partenza del mio discorso, mi permetto pregare l'onorevole ministro per i lavori pubblici di operare, per quanto sta in suo potere, a far sì che anche i nostri introiti ferroviari tendino a duplicare. A ciò ottenere servirà assai opportunamente un treno espresso da Susa a Brindisi; quel treno, che è nel desiderio di tutti, a cui si possono pure collegare le più lusinghiere speranze, fatta ragione alla fondata persuasione essere l'Italia la gran via del commercio europeo verso l'Oriente.

PRESIDENTE. L'onorevole Breda ha presentato al banco della Presidenza questo invito al signor ministro dei lavori pubblici:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a studiare la questione delle tariffe ferroviarie in modo da ottenere che esse siano proporzionali alle distanze, e che quelle differenziali e di transito siano le stesse per la medesima qualità di merci, da qualunque località tali merci provengano. »

L'onorevole Breda ha la parola per isvolgere il suo ordine del giorno.

BREDA. Io veramente avrei preferito che questa grave questione delle tariffe ferroviarie fosse promossa nell'occasione in cui discuteremo la legge sul riordinamento delle strade ferrate, nella quale occasione anche le osservazioni fatte dall'onorevole Robecchi sopra l'esercizio di alcune ferrovie avrebbero trovato meglio il loro posto.

È una questione troppo importante, o signori, per poterla decidere con un ordine del giorno nell'occasione del bilancio, e colla Camera poco numerosa come è al presente. Certamente tutti devono desiderare che si tolgano gli inconvenienti lamentati dall'onorevole Sormani-Moretti ed altri ancora che si potrebbero additare, ma la proposta del rimedio deve essere profondamente studiata, epperò io mi sono permesso di deporre un ordine del giorno sul banco della Presidenza, col quale si invita il ministro a studiare la presente questione in modo da ottenere che le tariffe ordinarie siano proporzionali alle distanze, e che le differenziali e di transito siano le medesime per le stesse qualità di merci da qualunque località esse provengano.

PASINI, ministro per i lavori pubblici. Io era disposto a rispondere categoricamente al discorso fatto ieri sera dall'onorevole Sormani-Moretti. Questo discorso mi pare che abbracciava la questione tutta intiera dell'esercizio delle ferrovie, e prendeva in considerazione tutto ciò che riguarda le tariffe, la velocità, il servizio delle merci, ecc., ecc.

Ma molte delle cose dette a sostegno degli ordini del giorno oggi proposti, coincidono con una parte del discorso dell'onorevole Sormani-Moretti. Io credo dunque che, rispondendo adeguatamente all'onorevole Sormani-Moretti nella prossima seduta (giacchè credo che questa sera non avremo per ciò più tempo), si può semplificare la discussione e spazzar via, per così dire, gli ordini del giorno oggi presentati, dando egualmente soddisfazione a tutti quelli che li hanno proposti. (*Urarità*)

Ripeto che, rispondendo adeguatamente al discorso dell'onorevole Sormani-Moretti, darò implicitamente risposta ad alcuni ordini del giorno oggi proposti, senza dire due volte le stesse cose.

Io comincerò dall'ordine del giorno dell'onorevole Breda. Egli propone che il Ministero esamini profondamente la questione delle tariffe ferroviarie. Sulla convenienza di questo esame, noi siamo facilmente d'accordo. Ma egli domanda che queste tariffe siano sem-

pre proporzionali alle distanze. La domanda è giusta in generale, ma egli vuole che anche nelle tariffe così dette differenziali si mantenga questa medesima proporzione fra le distanze (credo così, perchè non ho sott'occhio l'ordine del giorno). Ora è impossibile ammettere tariffe differenziali, tariffe che favoriscono il commercio di transito per dati punti, e mantenere contemporaneamente la proporzionalità delle distanze.

Ecco l'ordine del giorno dell'onorevole Breda. (*Vedi sopra*)

Il senso generale di quest'ordine del giorno potrebbe anche essere accettato, ma bisogna por mente che non ne venga un pregiudizio al commercio di certe località, le quali hanno bisogno appunto che, senza riguardo alle distanze, siano loro accordate delle facilitazioni di tariffe, che non possono essere accordate ad altre località.

Questa proposta dell'onorevole Breda va poi in gran parte a coincidere con quella dell'onorevole Sormani-Moretti intorno alle modificazioni che debbono farsi a queste tariffe per gl'inconvenienti che vi si riconoscono; dunque da questo lato io pregherei l'onorevole Breda di accontentarsi che sia svolta la questione, quando discuteremo le proposte dell'onorevole Sormani-Moretti, perchè altrimenti non si farebbe che deliberare due volte sopra il medesimo argomento.

PRESIDENTE. Mi pare che l'onorevole Breda sia anche più discreto, perocchè non vuole che sia ora risolta la questione; invita solo il Ministero ad occuparsi della medesima.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Se non è che un semplice invito al Ministero, io allora l'accetto, perchè già stiamo studiandole tutti i giorni queste tariffe (*Ilarità*); tanto è vero che non abbiamo più in vigore molte di quelle dell'anno scorso che erano pel commercio di certi luoghi alquanto vessatorie, e furono mutate (*Si ride*), come appunto è stato ieri dichiarato dallo stesso deputato Sormani-Moretti.

PRESIDENTE. Dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Breda è accettato dal signor ministro.

Una voce. Con quella spiegazione.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Passo all'ordine del giorno dell'onorevole Arrivabene.

Egli ha fatte sagghissime osservazioni sulla velocità delle nostre strade ferrate, sulla non grande differenza fra la velocità sulle nostre strade e quella adottata in altri paesi europei, e si è espresso piuttosto favorevolmente intorno al modo con cui vien fatto il servizio, specialmente sulle ferrovie dell'Italia superiore.

Io perciò ho nulla a replicare alle sue osservazioni. Parendomi poi che la conclusione del suo ordine del giorno sia soltanto il desiderio di venire assicurato che un treno speciale sarà sollecitamente stabilito tra Susa e Brindisi, io ho a tale proposito la compiacenza di poter assicurare la Camera che appunto di ciò si stava trattando da molto tempo colle società ferro-

viarie, e che furono già stretti degli accordi, in forza dei quali questo treno speciale, da Brindisi a Susa, andrà in vigore nel prossimo maggio. (*Segni di adesione*)

Questo treno speciale, o signori, gioverà ad assicurare il passaggio, attraverso l'Italia e verso i paesi di levante, dei passeggeri e delle corrispondenze provenienti specialmente dall'Inghilterra, che saranno assai sollecitamente condotte per il Cenisio a Brindisi; ma non servirà ancora al trasporto della valigia delle Indie, perchè al trasporto di questa valigia attraverso il Cenisio abbiamo un'opposizione sì viva e durevole che esso probabilmente non potrà avere principio se non quando il traforo del Cenisio sarà terminato. Ciò però non toglie che non si debba fin d'ora attivare questo treno speciale e celere da Susa fino a Brindisi e facilitare quindi tutte le relazioni commerciali col Levante.

Soggiungerò a questo proposito che abbiamo mandato in Germania da molti giorni e per la seconda volta un nostro incaricato, il cavaliere Biglia, per trattare colle amministrazioni di tutte quelle ferrovie ed istituire, se fosse possibile, una corsa celere speciale che da Ostenda giunga a Verona, e prosegua poscia verso Brindisi. Sembra però che questa corsa celere settimanale non si sia potuta stabilire, ma invece abbiamo ottenuto che una corsa quotidiana da Ostenda verso Verona sia resa più celere che sarà possibile, e così noi avremo ben presto, per la via di Ostenda per Verona a Brindisi, attivata all'Inghilterra una comunicazione che si avvantaggerà sopra quella per Marsiglia di 24 ore almeno, e sarà certamente preferita per chi deve recarsi dall'Inghilterra in Egitto e viceversa. (*Bravo! Bene!*)

Dopo queste dichiarazioni ed assicurazioni, io credo che l'onorevole Arrivabene nulla più sarà da me per desiderare. (*Si ride*)

Adesso, nella rassegna che sto facendo degli ordini del giorno, bisogna risalire a quello dell'onorevole deputato Botta. Egli domanda la soppressione del commissariato generale delle ferrovie, e vorrebbe invece che la sorveglianza tecnica, e forse anche la sorveglianza amministrativa delle ferrovie, fosse affidata al Genio civile.

Io dubito molto che ciò possa produrre alcun vantaggio. Accenno solo che il corpo del Genio civile, come fu ristretto, è già insufficiente per tutte le funzioni che gli sono ora addossate, e ne avemmo una prova nell'anno scorso, in occasione delle inondazioni. Se vogliamo affidare al Genio civile tutto ciò che tecnicamente riguarda le strade ferrate, evidentemente bisognerà crescere il numero degli ingegneri che attualmente lo compongono, ossia aggiungervi molti di quelli ora addetti al commissariato delle strade ferrate. Questo è indubitabile, ma allora non so quale economia si otterrebbe, e se il servizio in generale po-

tesse essere meglio regolato. A questo proposito farò un'avvertenza. Io credo che in sostanza la questione presente sia una questione di parole. Che cosa è il commissariato generale delle ferrovie? È un grande ufficio del Ministero dei lavori pubblici che si chiama con questo nome, e potrebbe esser chiamato direzione generale delle ferrovie, come abbiamo direzioni generali per le poste, per i telegrafi, per le acque e strade, ecc., che tutte insieme costituiscono il Ministero dei lavori pubblici. Se il commissariato delle ferrovie fosse stato semplicemente considerato come una direzione generale del Ministero dei lavori pubblici, e gli fosse stato dato questo titolo, nessuno si lagnerebbe in particolare del commissariato delle strade ferrate; si direbbe soltanto che la direzione generale del Ministero incaricata di sorvegliare le strade ferrate non fa il suo dovere, ma non si proporrebbe mai l'abolizione di quella direzione.

• Mi pare che l'onorevole preopinante abbia diretto particolarmente i suoi attacchi a quella parte degli ingegneri, addetti alle strade ferrate che sono presentemente assegnati alle ferrovie liguri. Credo che prima di emettere le accuse che egli ha emesso contro quegli ingegneri in modo così solenne, avrebbe dovuto presentare qualche documento che ne dimostrasse la sussistenza.

BOTTA. È il ministro che deve presentare i documenti, e non io; quanto a me denunzio gli abusi alla Camera e al paese, e adempio al mio dovere; che il ministro adempia al suo presentando i documenti necessari.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Purchè li chiegano, il Ministero li presenterà. Se la Commissione del bilancio li avesse chiesti, non sarebbero stati ricusati.

Io dunque su questa proposta dell'onorevole Botta e sull'altra ben dissimile, contenuta nell'ordine del giorno dell'onorevole Nisco, ma che pure domanderebbe la soppressione del commissariato generale delle strade ferrate, per assegnare il servizio e la sorveglianza delle ferrovie al corpo del Genio civile, chiederei che, senza prolungare la discussione, la Camera volesse passare all'ordine del giorno.

BOTTA. Io risponderò pochissime parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Egli disse che la mia questione si riduce press'a poco ad una questione di parole, anzichè di fatto.

Egli soggiungeva, soppresso il commissariato di sorveglianza per l'esercizio delle strade ferrate delle società private, bisognerà aumentare poi d'un capitolo il bilancio. Ma non è così, io intendo invece che si abbia a sopprimere un capitolo senza crearne un altro, poichè pel personale del Genio civile ritengo che siano già sufficienti i due milioni stanziati nel bilancio del 1869.

Aveva già invitato l'onorevole ministro dei lavori

pubblici a deporre sul banco della Presidenza i documenti atti a constatare che il commissariato in parola abbia dato qualche risultato utile, certo, reale, non equivoco o ingiustificabile, ma giacchè ha voluto in certo modo giustificarlo lui stesso a parole, ripeterò la frase della Commissione: il commissariato di sorveglianza alle ferrovie di società private è, non solo inutile, ma dannoso all'erario.

PASINI, ministro pei lavori pubblici. Io non mi fermerò a dimostrare come il commissariato di sorveglianza abbia prestato utili servizi. Basta osservare che esso deve rivedere ed approvare tutti i progetti per nuove ferrovie, stipulare le relative convenzioni, sorvegliare i lavori che vengono eseguiti, sia per conto dello Stato direttamente, sia dalle società concessionarie, sorvegliare l'esercizio delle ferrovie sotto il punto delle garanzie che deve pagare lo Stato, e verificarne esattamente i prodotti, acciò lo Stato, nel corrispondere alle società le somme garantite, non abbia a pagare più di quanto gli compete, esaminare il modo con cui le strade ferrate sono tenute in esercizio, e provvedere a che non accadano inconvenienti, e siano al caso tolti tutti i disordini.

Ecco quello che deve fare il commissariato delle strade ferrate, e per fare questo ha bisogno di un certo personale che è appunto quello addetto al commissariato generale.

Non aggiungo di più, perchè credo che sia di tutta evidenza, che il proporre così su due piedi la soppressione del commissariato generale delle ferrovie non sia cosa certamente ammissibile.

Quindi io domanderei che, su questo punto in particolare, la Camera volesse pronunziarsi per non mantenere viva troppo a lungo una tale questione, ed anche per la considerazione che, avendo io assunto formale impegno verso la Camera di presentare una legge per il riordinamento di tutto il Genio civile, sarà in questo evidentemente compreso anche il personale che riguarda le strade ferrate, ossia il così detto commissariato generale delle ferrovie, come vi dovrà essere compresa anche la parte del Genio civile che fu posta al servizio delle provincie, specialmente se lo Stato affiderà per proprio conto al Genio provinciale alcune incumbenze.

Intanto pregherei la Camera di voler sciogliere la questione, acciò non vi si abbia a tornar sopra lunedì, quando dovrò rispondere al discorso dell'onorevole Sormani-Moretti e passare in rassegna le molte proposte che egli ha fatte per migliorare il servizio delle persone e delle merci sulle nostre ferrovie.

NISCO. Io ricordava benissimo che l'onorevole ministro aveva promesso alla Camera di presentare una legge intorno all'ordinamento del Genio civile, ed io precisamente chiedeva che in questa legge fosse contemplata la parte che riguarda la sorveglianza delle ferrovie.

Io non ho fatta alcuna discussione intorno alla distinzione di sorveglianza amministrativa o tecnica, io non ho voluto entrare ora in una discussione che, credo coll'onorevole ministro, sarà fatta più utilmente quando sarà discussa quella legge; ed ora dacchè il signor ministro ripete che quella legge sarà presentata; e poi ch'egli dice e soggiunge che nel presentare questa legge prenderà in considerazione specialmente la parte che riguarda la sorveglianza delle ferrovie, credo debito mio di usare riguardo verso il ministro e verso la Camera, non intrattenendola più sopra questo argomento e di attendere che il ministro presenti la legge, essendo sicuro che egli lo farà prima che venga l'esercizio 1870; perchè noi mediante questa legge potremo raggiungere due beni, e quello di riordinare il Genio civile in modo che possa riuscire utile al paese, e quello di fare una ragguardevole economia sul bilancio dello Stato.

MONTI CORIOLANO, relatore. Io prego l'onorevole Botta ad accettare le prime spiegazioni che ho date e desumere dal tenore del rapporto l'insieme del costrutto e delle opinioni della Commissione e non altro, perchè mi pare che a delle parole staccate dia un significato che la Commissione non poteva dare, nè ha creduto di dare. Debbo ancora far riflettere la posizione delicata in cui mi trovo; io ho dichiarato che la Commissione non si mostrò punto uniforme di parere su questa materia; che non dette corso ulteriormente a proposte che non erano radicali come quelle dell'onorevole Botta, ma che potevano in qualche modo riferirvisi; e che, solamente per oggetto di studio e per richiamare l'attenzione del ministro sul tema medesimo, consentì che se ne lasciasse ricordo nel rapporto.

Il rapporto non mira che a questo, e per conseguenza io mi faccio a pregare l'onorevole Botta, nell'interesse stesso del fine a cui egli intende, di desistere dalla sua proposta e d'imitare l'esempio dell'onorevole Nisco e non pregiudicare la questione con una mozione che, mi sia permesso il dirlo, mi sembra intempestiva, e che farebbe rigettare alla Camera quello che forse non potrebbe non approvare a discussione ampia. E tanto più debbo fare questa preghiera perchè altrimenti, sia come relatore, sia come semplice deputato, dovrei esporre molte osservazioni rispetto al commissariato in disputa, relativamente al lato tecnico; per cui unisco la mia parola a quella dell'onorevole Nisco per insistere acciò l'onorevole Botta si pieghi a ritirare la sua mozione e si passi alla votazione del capitolo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Botta per fare una dichiarazione.

BOTTA. Io sono dispostissimo ad accettare quanto mi viene detto dall'onorevole relatore della Commissione pel bilancio in discussione.

Siccome però nel testo della relazione stessa trovo che dessa si rimette per l'oggetto contemplato in quel-

l'ordine del giorno allo studio del Ministero, studio che potrebbe protrarsi per parecchi anni, io credo bene invitare il ministro a cancellare per l'esercizio 1870 i capitoli riflettenti il personale di sorveglianza sulle strade ferrate di società private, ed ecco un ordine del giorno che io sottopongo, a questo scopo, al voto della Camera:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a cancellare dal bilancio per l'esercizio 1870 i capitoli riguardanti la spesa del commissariato di sorveglianza nelle strade ferrate di società private. »

MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri. Mi permetto di far osservare all'onorevole deputato Botta che vi ha una specie di contraddizione nel suo ordine del giorno.

Egli dice in primo luogo che il Ministero deve cancellare dal bilancio del 1870 il capitolo relativo al commissariato per fare l'economia di 500,000 lire; poi soggiunge: intanto il ministro presenterà un progetto pel riordinamento di questo commissariato.

Se si vuole creare un commissariato nuovo, evidentemente...

BOTTA. C'è un progetto di legge che deve riordinare il Genio civile.

MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri. Il Ministero ha già promesso più di una volta di presentare al Parlamento un progetto di legge sul riordinamento del Genio civile, il quale progetto conterrà anche il servizio di sorveglianza delle ferrovie. Ma solo quando verrà quel progetto innanzi alla Camera si potrà vedere quale sia la spesa necessaria per questo servizio.

Più di questo il Ministero mi pare che non può permettere.

Ora venir a cancellare d'un tratto di penna 500 mila lire per codesto servizio finora reputato indispensabile, è gettare il disordine in una delle più importanti amministrazioni dello Stato.

Io capisco che in occasione del bilancio si facciano tutte le osservazioni che si credono intorno alle riforme da introdursi nei vari uffici dello Stato. Ma il sopprimere senza discussione un tale servizio, mi perdonino, signori, non solo incaglierebbe gravemente il buon andamento dell'amministrazione delle ferrovie, ma sarebbe ancora opera sterile, perchè il giorno in cui la Camera avesse cancellato dal bilancio la spesa pel commissariato delle strade ferrate, pochi giorni dopo il Ministero sarebbe obbligato di venir nuovamente a presentarle un progetto per ristabilirla.

Dunque prego l'onorevole Botta di contentarsi della promessa che ha fatta il Ministero, di presentare un progetto di legge per il riordinamento del Genio civile, compresa anche la sorveglianza per le strade ferrate.

Voci a destra. Ai voti!

BOTTA. Domando la parola per una dichiarazione. Prendo atto delle dichiarazioni del presidente del

Consiglio dei ministri e del ministro dei lavori pubblici, e ritiro le mie proposte; epperò faccio osservare al primo che egli mi ha trovato in contraddizione perchè ho proposto quell'economia; se io avessi invece proposto nuove spese, non mi vi avrebbe trovato. Quanto poi al disordine amministrativo, il paese sa bene se sia stato il Ministero o l'Opposizione che l'ha creato e mantenuto.

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*. Aggiungo un piccolo schiarimento. L'onorevole Botta proponeva che si levassero tutte le 500,000 lire relative al commissariato delle strade ferrate, e proponeva che questa somma si togliesse per il 1870. Ora, intendeva egli che fosse fatta questa radiazione sul bilancio del 1870 o nel corso nel 1870? Se intendeva che fosse fatta sul bilancio, ognuno sa che questo è già stampato e distribuito. Si potrà benissimo, all'atto del discuterlo, riporre in questione quella somma; ma non è più in balia del Ministero dei lavori pubblici di toglierla dal progetto di bilancio. Se poi egli intende che la questione debba agitarsi di nuovo in quell'anno, allora il caso è diverso.

PRESIDENTE. Ma le ha ritirate ambedue le proposte. **PASINI**, *ministro dei lavori pubblici*. Va bene, se le ha ritirate.

Voci a destra. Ai voti!

PASINI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi resterebbe ora da rispondere ai due ordini del giorno presentati dagli onorevoli Negrotto e Robecchi; ma siccome l'ora è tarda e n'andrebbe troppo per le lunghe, io risponderò nella prossima tornata.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato alla tornata di lunedì, che avrà luogo al tocco.

La seduta è levata alle ore 6.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì:

1° Seguito della discussione del bilancio 1869 del Ministero dei lavori pubblici;

2° Discussione dei bilanci dei Ministeri degli affari esteri e della pubblica istruzione.