

## TORNATA DEL 30 APRILE 1869

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE COMMENDATORE MARI

**SOMMARIO.** *Atti diversi.* = *Presentazione di un'appendice alla relazione sulla proposta di legge intorno alla caccia, e della relazione su quelle concernenti l'erezione di una stazione ferroviaria marittima a Venezia; maggiore spesa per rimborso del prestito lombardo-veneto 1859; abolizione di servitù nell'ex-principato di Piombino; quattro maggiori spese diverse.* = *Svolgimento del disegno di legge del deputato Marolda-Petilli e di parecchi altri per la libertà dell'industria mineraria* — *Dopo opposizioni del deputato Serra Luigi, è preso in considerazione.* = *Istanza del deputato Carini sull'ordine del giorno.* = *Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici* — *Il deputato Damiani termina il suo discorso in sostegno della sua proposta per il riattivamento del servizio postale tra Palermo e Tunisi* — *Nuove obiezioni e dichiarazioni del ministro pei lavori pubblici e del presidente del Consiglio* — *Considerazioni in appoggio della proposta, dei deputati Pescetto, Calvino Asproni* — *Proposizione del deputato Marincola per miglioramento di comunicazioni in Calabria* — *Osservazioni dei deputati Nisco, Valerio, Nicotera e Plutino Agostino, e dichiarazioni dei ministri medesimi* — *Repliche del relatore Monti Coriolano* — *Approvazione delle proposte del ministro, del deputato Damiani ed altri, e del deputato Garau pel servizio tra Cagliari e Napoli* — *Il capitolo 35 è ammesso* — *Relazione sul 6° stato sospeso* — *Approvazione dei capitoli fino al 42* — *Opposizioni del deputato Ricciardi al 43°, relativo al Giornale del Genio civile* — *Spiegazioni e osservazioni dei ministri e dei deputati Valerio e Monti Coriolano, relatore, dopo le quali è approvato* — *Istanza del deputato Polti sopra petizioni, intorno alle quali il relatore fa rapporto* — *Invio al Ministero* — *Obbiezioni del ministro sul 44°, e istanze del relatore* — *È aggiunto un capitolo 44 bis* — *Approvazione dei medesimi e del 45.*

La seduta è aperta al tocco.

**CALVINO**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antecedente, il quale è approvato.

**BERTEA**, segretario, espone il sunto delle seguenti petizioni:

12,613. Le rappresentanze municipali di Chiampo e di Montorso s'associano alla petizione del municipio di Vicenza, diretta ad ottenere che sia sospesa l'unificazione legislativa delle provincie venete finchè le relative leggi non siano modificate.

12,614. I componenti dei soppressi conventi dei Ligurini di Sicilia ricorrono alla Camera perchè provveda che il beneficio della pensione, conservato ai membri dello stesso ordine di Napoli e Venezia, venga esteso anche ad essi.

12,615. Ghisolfi Francesco chiede che il potere esecutivo venga autorizzato a fare il cambio di alcune marche da bollo che egli non poté presentare in tempo utile.

12,616. I componenti le Commissioni dei laureati e laureandi nella facoltà legale delle Università di Modena, di Siena, di Ferrara e di Bologna rassegnano

alla Camera alcune loro osservazioni e modificazioni relative al progetto di legge sull'esercizio delle professioni di avvocato e procuratore.

### ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Chidichimo chiede, per motivi di famiglia, un congedo di venti giorni.

(È accordato.)

**REGNOLI.** Pregherei la Camera a voler rimettere alla Commissione, già nominata per l'esame della legge per l'esercizio delle professioni di avvocato e procuratore, la petizione di numero 12,616, con la quale i laureati e laureandi delle Università di Bologna, cui fecero adesione quelli di Siena, di Modena e di Ferrara, sottopongono al Parlamento alcune importanti osservazioni sull'esercizio di quelle professioni, e pregano la Camera a prenderle in considerazione.

È un bel lavoro di bravi e studiosi giovani, che merita tutta l'attenzione della Giunta e della Camera.

**PRESIDENTE.** Questa petizione sarà trasmessa, come

è di diritto, alla Commissione che si è occupata di questo progetto di legge.

**COSTAMEZZANA.** Colla petizione di numero 12,615 il dottore Francesco Ghisolfi interessa la Camera di prendere un provvedimento a favore di coloro che tuttora posseggono delle marche da bollo che nel 1866 furono dal Governo poste in circolazione come danaro, e poi cambiate pochi mesi appresso con biglietti della Banca Nazionale, a ciò prescrivendo un termine perentorio da tempo trascorso.

Questa istanza solleva la grave questione, se era in diritto del potere esecutivo di prescrivere, all'annullamento di quei titoli di credito verso le casse pubbliche, un termine diverso ed inferiore a quello regolato dalla legge comune, cioè dal Codice civile.

La questione dunque merita tutta la sollecitudine della Camera; ond'è che io la prego a volere dichiarare d'urgenza la petizione in discorso.

(È dichiarata d'urgenza.)

#### PRESENTAZIONE DI RELAZIONI.

**SALVAGNOLI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera un'appendice alla relazione sul progetto di legge relativo alla caccia. (V. Stampato n° 80-C.)

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Da parte della Commissione generale del bilancio presento alla Camera la relazione sul progetto di legge intorno al contributo dell'erario per la erezione della stazione marittima della strada ferrata di Venezia. (V. Stampato n° 293-A.)

**MARTINELLI, relatore.** Ho l'onore di presentare alla Camera, a nome della Commissione del bilancio, due relazioni: una per autorizzazione di maggiore spesa al bilancio speciale veneto dell'anno 1867 pel rimborso del capitale rappresentato dalla serie del prestito lombardo-veneto 1859 estratta il 1° luglio 1867; l'altro per autorizzazione di una spesa straordinaria sul bilancio del 1868 del Ministero di finanze per affrancazione di servitù di pascolo e di legnatico nell'ex-principato di Piombino. (V. Stampato n° 255-A.)

**BERTI, relatore.** Ho l'onore di presentare quattro relazioni su progetti di legge per maggiori spese:

Una per spesa del funerale di Rossini; (V. Stampato n° 252 A.)

La seconda pel trasferimento dell'osservatorio astronomico di Firenze; (V. Stampato n° 254-A.)

La terza per restauri all'edifizio dell'archivio dei Frari di Venezia; (V. Stampato n° 257-A.)

La quarta pel pagamento della garanzia governativa pei canali Cavour. (V. Stampato n° 253-A.)

**PRESIDENTE.** Queste relazioni saranno inviate alla stampa e distribuite.

#### SVOLGIMENTO DI UNA PROPOSTA DI LEGGE DEL DEPUTATO MAROLDA-PETILLI E DI ALTRI DEPUTATI.

**PRESIDENTE.** Se la Camera lo stima, si potrebbe ora dare all'onorevole Marolda-Petilli facoltà di svolgere la sua proposta di legge, persuaso che egli vorrà essere breve nel suo svolgimento.

**MAROLDA-PETILLI.** Dovendo pregarvi a nome mio e dei miei colleghi che mi onorarono di sottoscrivere il progetto di legge sulla proprietà mineraria, non farò che accennare le gravi questioni e sarò brevissimo, lasciando a voi libero il campo di esaminarle e discuterle. Confesso però essere sicuro che la Camera, nelle sue deliberazioni, saprà apprezzare al suo giusto valore la nostra proposta.

Sono diverse le legislazioni minerarie in Italia; nel Meridionale come in Toscana impera la legge della libertà completa, dell'assoluta proprietà del soprassuolo e del sottosuolo; in altre parti d'Italia invece è in vigore il regime della restrizione, di regalia o di demanialità, come suol chiamarsi, cioè un completo sistema preventivo e di tutela governativa.

È per ciò che noi vi proponiamo la unificazione di queste legislazioni disparate nelle diverse parti del regno; e nel proporvela, consideriamo la necessità, la utilità, la convenienza e la opportunità di cotesta misura legislativa, in conseguenza di che ci siamo decisi a presentarvi il progetto di legge che oggi vi preghiamo a volere studiare con le vostre conoscenze di diritto, con le vostre sperienze tecniche. Tanto più perchè attualmente in Italia regna una certa incertezza, avvegnachè non si sa quale sia per essere la sorte della proprietà mineraria; e questa ansietà si fa sempre più sentire per le nuove miniere di olio e di altri nuovi minerali, che ogni giorno si discoprono nella nostra penisola; e ne giova pertanto di rammentare alla Camera, che le più grandi risorse verranno all'Italia dalle sue molteplici industrie minerarie.

Quantunque, non solo in Italia, ma in Europa siano diverse le legislazioni che regolano la materia, pure ci siamo indotti ad adottare il principio della piena libertà, dell'assoluta libertà nella proprietà per solide e svariate ragioni.

Prima di tutto noi vi domandiamo: sarebbe egli mai possibile che queste leggi proibitive, di repressione e di tutela governativa potessero estendersi alle altre nostre parti d'Italia che ora godono della piena libertà ed indipendenza nella proprietà? Certo che l'adottare questo sistema sarebbe inopportuno non solo, ma anche di difficilissima attuazione, perchè produrrebbe un triste effetto, e sarebbe riguardato come una spogliazione; oltrechè ne perturberebbe le eco-

nomie, le industrie ed i commerci e non poco se ne svantaggerebbe la ricchezza nazionale.

Ma v'è ancorà di più.

Io volli informarmi quale fosse la tradizione, a questo proposito, nel Ministero d'agricoltura, industria e commercio, e mi sono dovuto convincere che dal 18 novembre 1862, quando l'onorevole Pepoli presentava alla Camera un suo progetto di legge sulla proprietà mineraria, informato appunto a questi principii sino ad oggi, quel Ministero non ha mai cessato di professare il principio da noi propugnato della libertà ed assoluta proprietà.

Se non venne poi da quel ministro presentato altro analogo progetto di legge, non sarò io che ne dirò le ragioni, nè ne indagherò le cause.

Se però qualcuno ci dicesse, che pure principii contraddittorii tra di loro attuati in diverse legislazioni egualmente funzionano in diversi Stati di Europa, noi gli rispondiamo che, chiamati come siamo ad unificare questa legislazione in Italia, sia pure a parità di condizioni, sia pure a parità di risultati, noi non potremmo disertare dal campo della libertà e dal terreno delle nostre convinzioni sulla proprietà. Oltre a che, signori, il nostro principio è ammesso da quasi tutti i Codici d'Europa, e tutti sanno che in tutti questi Codici è dichiarato che chi è padrone del suolo è padrone del sottosuolo, poggiandosi sul principio dell'accessione legale, necessaria, indivisibile del sottosuolo. Di talchè gli stessi Codici, dopo aver posato il principio, hanno dovuto stabilire una eccezione per quanto riguarda le miniere.

Signori, tutti sappiamo che le leggi di eccezione, le leggi di privilegio sono sempre odiose, spessissimo dannose. Sì, noi abbiamo per le miniere una eccezione, un privilegio, e questo vogliamo che scompaia, e vi diciamo: le leggi siano eguali per tutti e per tutto. Ed è ciò tanto vero, che in tutte le legislazioni dove vige il principio di regalìa e di demanialità, in tutte le nazioni dov'è attuato il principio della tutela governativa e del sistema preventivo si fa sempre la distinzione tra cave e miniere, lasciandosi in piena proprietà le prime e circoscrivendo i diritti sulle altre. E dove, domando io, comincia la miniera? Dove finisce la cava? A questo proposito, per citare un esempio, si vede nell'isola dell'Elba abundantissimo ferro che giace a fior di terra; è questa, di grazia, una cava o una miniera? A Castellina gli alabastri si rinvencono a 100 metri sotto terra; e domando ancora: sono cave o miniere?

Secondo le leggi che combattiamo, i giacimenti dell'Elba sarebbero cave di loro natura, e gli scavi di Castellina sarebbero miniere, mentre il significato della parola *miniera* suona in legge ed in commercio ben altra cosa. Ho voluto cennare a ciò per dinotare uno dei massimi inconvenienti del regime della demanialità.

Ma in tesi forse i nostri avversari non esiterebbero a convenire con noi; essi ne dissentono per ragioni

tecniche e di speciale applicazione. Ed infatti dicono che col nostro sistema si lede il diritto d'invenzione e si arresta lo spirito di attività.

A questo è facile rispondere con poche parole.

Persuadiamoci pure che ai nostri giorni per trovare una miniera non occorre, come altra volta, fare spese rilevanti, non occorre impiegare lunghissimo tempo, esporsi ad un azzardo; ora la scienza indica le vie da seguire per rinvenire dei giacimenti. La chimica applicata, la geologia, che si addentra col suo sguardo sicuro nelle viscere della terra, sono guide, direi, sicure per le scoperte. La invenzione se non è, sarà tra non guari, meno un caso, il portato di severi studi, almeno per moltissimi minerali.

Si obietta pure che i proprietari non hanno capitali, che essi sono neghittosi, indolenti. Ma se i proprietari non hanno capitali, ne hanno forse a più ragione gl'inventori?

Del resto, nel secolo in cui viviamo il capitale è facile a rinvenirsi sia dal proprietario, che dall'inventore, perchè ognuno sa quale potente leva sia in oggi l'associazione, e non so davvero indagare il motivo che possa far dichiarare più facile per un inventore che per un proprietario la ricerca dei capitali; nè certo io sono di coloro che non hanno fiducia nei piccoli capitali, che ai nostri giorni li vediamo raggranellati in tanta copia da potere funzionare sino come Banche.

Nè saprei poi persuadermi come ai nostri giorni possiamo dare del neghittoso e dell'indolente ai proprietari, mentre il loro interesse li spingerà per sicuro ad intraprendere lavori utili e lucrosi; non so infine quale sia la virtù, la dottrina, il genio incogniti che acquista un uomo, solo che lo si designa col nome d'inventore, che lo fa un essere distinto dal proprietario.

Del resto, a questa indolenza provvede l'articolo 6 della nostra legge. Ma questo timore d'indolenza si avvera anche col sistema opposto, perchè in Italia ed in Francia un terzo delle miniere concesse resta senza essere coltivato per incuria e neghittosità degli inventori. Questi dunque quanto meno valgono quanto i proprietari.

Ci dicono pure gli avversari: per scavare una miniera vi è bisogno di grandi estensioni. Or io rispondo, che anche col principio di regalìa la estensione non è che di 400 ettari, ed è assai facile che i proprietari si associno per le loro proprietà, oltre a che il citato articolo può poi essere applicato con molto vantaggio.

In ultimo si parla della pubblica utilità, ed anche noi ci siamo dati il pensiero di analizzare questa seria difficoltà, e ci siamo dovuti convincere, che il Governo sarà sempre in grado di dichiarare con una legge questa suprema pubblica utilità, e che quando si tratta di accordare servitù legali, non è certo senza il principio della pubblica utilità che esse vengono applicate.

Ai nostri avversari diciamo solo, che in tutte le leggi restrittive si trovano sanzionate presso a poco le seguenti misure: esse non accordano al concessionario un vero diritto di piena proprietà; ammettono sempre la distinzione tra cave e miniere; riconoscono nel proprietario del soprassuolo un qualche diritto; e danno al concessionario il diritto illimitato di espropriare. Pel momento non deduco, ma lascio dedurre a voi le conseguenze di queste teorie. Potrei dir altro, ma per amore di brevità mi taccio. Pregovi solo di discutere il presente disegno di legge, che abbiamo avuto l'onore di proporre, poichè fino al momento in cui non avremo dichiarato che la proprietà è un furto, è necessario garantirla nel miglior modo possibile; e fino al momento in cui non sia cancellata dalle nostre istituzioni, dal nostro cuore, dalla nostra mente la parola *libertà*, dobbiamo riconoscere la necessità assoluta di togliere alla proprietà mineraria le pastoie nelle quali è ora avvinta e rimendarla sotto il regime del diritto comune.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Serra ha chiesto la parola contro il progetto.

**SERRA LUIGI.** Per fare una dichiarazione.

**PRESIDENTE.** Ben intesi, una dichiarazione contro la proposta di legge. Poichè il regolamento, per le proposte d'iniziativa parlamentare, non consente se non che un solo oratore parli contro la presa in considerazione.

**SERRA LUIGI.** In altra occasione combatterò la proposta dell'onorevole Marolda, ma ora voglio solo fare una dichiarazione; e se il presidente e la Camera me lo permettono, io dirò poche parole.

**PRESIDENTE.** Se si propone di combattere in un'altra occasione questo progetto di legge, io debbo presumere che anche la sua dichiarazione sarà contraria alla proposta. Quindi le do facoltà di parlare.

**SERRA LUIGI.** Io faccio notare che la quistione che ha sollevata oggi l'onorevole Marolda è più complessa di quanto a prima vista sembra. Essa concreta in sè una quistione altissima di diritto, ed una quistione di fatto, che potremmo anche chiamare di opportunità.

**MAROLDA-PETILLI.** Domando la parola.

**SERRA LUIGI.** Secondo me è discutibilissima la prima questione, discutibilissima la seconda e suscettibile di troppo svariati apprezzamenti.

Io la combatterò questa proposta, non oggi, chè ciò non mi conviene, ma quando venga in discussione dinanzi al Parlamento; e la combatterò anche colla quasi certezza che in questa lotta mi vedrò forse abbandonato dalla maggior parte dei miei colleghi isolani.

Pur tuttavia, anche disposto a combatterla più tardi, vorrei oggi che la mia parola avesse un po' di peso presso i miei colleghi per far sì che valesse a raccomandarla alla considerazione, anzi all'accetta-

zione della Camera; perocchè io pel primo, e non meno dell'onorevole Marolda e dei 75 che hanno apposto la loro firma alla proposta di legge, io pel primo, dico, riconosco il bisogno, l'indispensabilità di unificare anche questa parte della legislazione, appunto perchè, se interessa molta parte del continente, è questione vitalissima per le due grandi isole italiane.

Vedrà da ciò il mio amico Marolda che in me avrà sempre un avversario generoso e leale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Marolda ha diritto di replicare; ma, come ha inteso, più che un'opposizione, è una raccomandazione quella fatta dall'onorevole Serra.

**MAROLDA-PETILLI.** Rinunzio alla parola.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la presa in considerazione di questo progetto di legge, che è già stato appoggiato da settantacinque deputati.

(È preso in considerazione.)

L'onorevole Carini ha la parola.

**CARINI.** Voleva solamente fare una mozione.

Credo che molti degli onorevoli nostri colleghi avranno ricevuto, come me, delle vive sollecitazioni perchè la Camera voglia mettere all'ordine del giorno e discutere la legge sull'esercizio della professione di avvocato e procuratore, che è già stata approvata dal Senato. (*Rumori a sinistra*)

**ASPRONI.** Si vuole anche inreggimentare gli avvocati!

**CARINI.** Forse la legge di cui fo cenno non interesserà l'onorevole Asproni, ma interessa moltissime altre persone.

È un nuovo modo di discutere quello del deputato Asproni; ma io nullameno prego la Camera a volere mettere all'ordine del giorno in un giovedì, ossia in uno dei giorni in cui si discutono le leggi secondarie; questa legge, che fin dal 20 maggio 1868 è stata presentata alla Camera. (*Interruzioni*)

**PRESIDENTE.** Permettano: dirò io due parole, e l'incidente, spero, sarà tosto esaurito.

Onorevole Carini, la sua proposta mi sembra un po' prematura. (*Segni di assenso*)

**CARINI.** Io prego soltanto la Camera di mettere all'ordine del giorno...

**PRESIDENTE.** Mi lasci continuare.

È un po' troppo sollecita la sua preghiera. La relazione sul disegno di legge a cui ella accenna non è ancora stata presentata; epperò non si può ancora mettere all'ordine del giorno. Per ora ella non può far altra domanda se non che sia sollecitata la Commissione a presentare il suo rapporto: e di questo prenderà cura il presidente.

**CARINI.** Io prego allora il presidente di sollecitare quella Commissione.

**PRESIDENTE.** Mi ascriverò a debito di fare a quella Giunta le opportune sollecitazioni.

L'incidente è esaurito.

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

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

Rammerò alla Camera che nella tornata di mercoledì la discussione si aggirava sull'articolo 35, e che rimase interrotto il discorso dell'onorevole Damiani. Gli do perciò facoltà di continuarlo.

*Voci.* Non si può!

**PRESIDENTE.** Perdonino; io credo che in questo caso ne abbia diritto, dappoichè egli dovette interrompere il suo dire per ragioni eccezionali, indipendenti dalla sua volontà, cioè perchè sorse un incidente che richiamò poi a verificare se la Camera fosse in numero.

*Voci.* Sì! sì! Parli!

**PRESIDENTE.** Adunque l'onorevole Damiani ha facoltà di parlare per terminare il suo discorso.

**DAMIANI.** Ringrazio l'onorevole presidente di avermi concessa la facoltà di proseguire il mio discorso interrotto ieri l'altro.

Il signor ministro dei lavori pubblici facendomi l'onore di una risposta nella seduta di ieri l'altro... (*Rumori e conversazioni generali*)

Pregherei i miei onorevoli colleghi di lasciarmi parlare.

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio.

**DAMIANI.** Il signor ministro, nella seduta di ieri l'altro, facendomi l'onore di una risposta, disse le ragioni per le quali egli non credeva di accettare la mia proposta firmata da altri miei amici.

Fra queste ragioni vi era principalmente quella della poca importanza del servizio che io raccomandava e quella della spesa.

Altra volta, quando io ebbi l'onore di raccomandare che si fosse ripreso questo servizio, intendo quello fra la Sicilia e Tunisi, l'onorevole ministro che allora reggeva il Ministero dei lavori pubblici, mi opponeva principalmente che il servizio dalla Sicilia alla Tunisia offriva presso a poco i quattro quinti di quello dalla Sardegna alla Tunisia.

Io allora feci osservare che del vapore il quale fa la traversata dalla Tunisia a Cagliari profittavano tutti coloro che si recavano dal continente africano sul continente italiano od europeo. Invece faceva osservare che del vapore, il quale da Tunisi andava a Palermo, si servivano soltanto i Siciliani.

Ora sono in grado di aggiungere un'altra osservazione, quella cioè che il servizio dalla Sardegna alla Tunisia si presta settimanalmente, mentre quello da Palermo alla Tunisia si prestava ogni quindici giorni.

Offrendo le stesse comodità questi due servizi, cioè prestandosi entrambi per ogni settimana, si vedreb-

bero i seguenti risultati: quello che va dalla Sardegna a Cagliari darebbe tre quinti meno di quello che dalla Sicilia andava a Tunisi, sebbene, come l'onorevole collega che mi sta vicino mi fa osservare, le tariffe scorgano molto i viaggiatori, i quali sono nella necessità di profittare dei legni a vela anzi che dei piroscafi postali.

Il signor ministro insisteva sulla poca importanza di questo servizio fino all'epoca in cui fu soppresso, ed aggiungeva che oramai i nostri interessi colla Tunisia sono cresciuti e che in un avvenire prossimo...

**PASINI, ministro per i lavori pubblici.** Lo prego di parlar più forte, del resto non sento.

**DAMIANI.** Ripeterò quest'ultima idea.

Il signor ministro ricordava l'epoca nella quale questo servizio si prestava, e allora diceva che esso offriva pochi vantaggi; però consentiva che le nostre relazioni col continente africano oggi sono molto migliorate e che in un avvenire probabilmente poco lontano un servizio come quello che io domandava poteva bene essere non solo utile, ma necessario.

Io avrei da aggiungere alle considerazioni del signor ministro i risultati dei bollettini consolari quali si osservano nell'epoca in cui si prestava il servizio postale fra la Sicilia e Tunisi, ed oggi, passati circa tre anni dalla lamentata soppressione, osservano fino al 1867 quei nostri rappresentanti consolari una sconcertante differenza fra le importazioni e le esportazioni.

Essi trovavano una specie di squilibrio, al quale aspiravano di provvedere in epoca non lontana con gli aiuti del Governo nazionale, e manifestavano il loro desiderio che le importazioni avessero superate le esportazioni.

Ora, dai bollettini consolari giunti posteriormente risulta come i commerci con la madre patria vi andarono progredendo in guisa da superare ogni previsione.

La nostra emigrazione vi prende proporzioni sempre più grandi. E farò qui osservare di passaggio che l'emigrazione italiana di Tunisi è un'emigrazione utile, non come quella che si deplora in Toscana, particolarmente in Livorno per l'Egitto. Essa è più feconda di quella dei Genovesi per l'America, ed ha inoltre il vantaggio di essere vicina alla madre patria, le cui sorti segue col cuore, attendendo sempre il benedetto momento di potere portare a casa i propri risparmi, o, quando si è fortunati, le proprie ricchezze.

Farò pure osservare all'onorevole ministro una cosa che accresce di molto l'importanza di un servizio postale tra la Sicilia e Tunisi, ed è che, fino all'epoca in cui quel servizio fu soppresso, non erano avvenuti certi conflitti in quel paese per gl'interessi dei nostri, connazionali ivi dimoranti con quelli di altri stranieri in urto col Governo del luogo, come più tardi avvennero, e che fanno temere conseguenze funeste. I nostri nazionali, che sono pure il più gran numero di stra-

nieri in quel paese, sono in questo momento quasi abbandonati al capriccio od al sistema di un Governo, che certamente non ha la coscienza di curarli quanto dovrebbe, perchè non ha la coscienza del dovere nè della giustizia.

E sebbene anche altri stranieri, i quali però non hanno interessi paragonabili con quelli degli Italiani, si trovarono anch'essi in conflitto con quel Governo, essi però non si trovarono così poco aiutati in faccia ad esso, e poterono fare valere le loro ragioni, come abbiamo veduto farsi valere quelle dei creditori francesi e di altre nazioni. Io non muovo nessuna censura al Ministero; non ne ho la voglia, e poi è vano pretendere che certe cose procedano diversamente di come procedono. Sia pure una fatalità! Speriamo vi sieno altri Stati che facendo i propri possano pur fare gl'interessi dell'Italia!

Però il Governo ha un gran compito. E questo vi accenno, perchè ho la coscienza che il Governo può facilmente adempirvi, quello di stabilire, il più che sia possibile, relazioni coi cittadini italiani dovunque essi si trovino; ha il gran compito di venire in loro soccorso, di far sentire la sua voce, onde quel giorno, nel quale essi pensino di doverglisi rivolgere, siano sicuri di trovarlo, e trovarlo in loro aiuto.

Relativamente al servizio del quale raccomando il ripristinamento, avrei qualche considerazione d'ordine politico; ma io mi astengo assolutamente dall'entrare in questo campo. Dirò solo che si tratta della navigazione del Mediterraneo, si tratta di un vasto continente vicinissimo a noi. Nel Mediterraneo, dissi altra volta, noi non abbiamo da sostenere delle preponderanze, delle influenze come quelle ambite da alte potenze; ma abbiamo il nostro avvenire da sostenere; il Mediterraneo è campo di assicurazione del nostro avvenire in un'epoca più o meno lontana.

Aggiungerò che i cittadini italiani, incoraggiati da facili guadagni, per il poco costo dei terreni nel continente africano (poco costo intendo a confronto di quello del continente italiano); mossi pure da un certo spirito avventuriero, che certo non offre penuria nel nostro paese, ivi andarono e vi si stabilirono, cercando di creare quella fortuna che essi non potevano creare nella terra natale.

Si potrà dire: ma il Governo in ciò non entra; si zappi in casa propria, che del terreno ve n'è.

Ma io faccio considerare che le cose devono prendersi come sono; tutte le nostre considerazioni non possono fare che quella colonia diminuisca o perda della sua importanza; non possono fare che i nostri concittadini si sciolgano dalle loro speculazioni tornando alle natie contrade.

Ora verrò all'altra obiezione fattami dall'onorevole ministro.

In seguito all'osservazione della poca importanza di quel servizio, si pose innanzi la questione della

spesa. Noi, si disse, non possiamo aumentare il capitale di cui si tratta per un viaggio dalla Sicilia a Tunisi, giacchè le nostre finanze non lo permettono. Signori, io credo che cotesta sia una stregua erronea ed ingiusta nel caso in cui siamo. Erronea, giacchè, trattandosi di corrispondenze marittime, il Governo sa bene che non può ripromettersene vantaggi finanziari. Va osservato che la corrispondenza marittima è poco produttiva in questo momento e pur troppo lo sarà forse per molto tempo. Ingiusta, perchè i nostri connazionali corrispondono alle tasse che s'impongono da noi; e mi piace qui ricordare una legge che fra poco ci sarà presentata perchè lo esame ne è sottoposto alla Giunta; intendo quella della tariffa consolare, alla quale è unita l'altra di una imposta sulle nostre colonie.

Il signor ministro aggiunge contro i miei calcoli, anzi dirò contro quei calcoli che risultano dall'esame dei bilanci, che la spesa di questa traversata importa 81,000 lire circa. Or bene, io prenderò come esatte queste cifre e farò considerare al signor ministro che, laddove si rimetta il servizio fra la Sicilia e l'isola di Pantelleria, cosa alla quale il signor ministro aderiva nella seduta di ieri l'altro...

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Condizionatamente.

DAMIANI. Sia pure. Se si restituirà questo servizio tra la Sicilia e l'isola di Pantelleria, prendendo le parole dello stesso signor ministro, trovo che la spesa necessaria ascenderebbe a circa lire 30,000. Probabilmente il signor ministro vorrà accettare con beneficio d'inventario i miei calcoli. Or bene, nella proposta che io ebbi l'onore di firmare cogli altri miei amici, si accresceva la cifra fissata nel bilancio di 40,000 lire per i seguenti motivi: primo, perchè non si credeva dovesse passare questa cifra il ripristinamento del servizio di cui si tratta; poi, perchè essendo già passato il primo quadrimestre dell'anno si considerava che in ogni evento la cifra sarebbe stata sempre sufficiente perchè si potesse rimettere il servizio tra Palermo e Tunisi.

Faccio poi considerare che un vapore per giungere fino a Pantelleria deve necessariamente partire da Palermo, giungere a Trapani, toccare probabilmente Marsala e indi recarsi alla Pantelleria. La massima spesa l'importerebbe questa traversata, resterebbero solo 70 chilometri da percorrere che sono quelli che corrono da Pantelleria al golfo di Tunisi. Ebbene, signori, togliete dalle 80 mila lire, se pure volete ostinarvi a questa cifra, tutta quella spesa che sarà necessaria pel servizio dalla Sicilia all'isola di Pantelleria e vedrete che sopravvanzerà una piccolissima omnia rispetto alla quale, paragonando l'utilità del servizio che io vi domando, voi certamente dovrete, senza esitare, accogliere la mia proposta.

Dirò inoltre al signor ministro che fino a che la Ca-

mera non si pronuncii sulla proposta che ebbi l'onore di presentare, non credo di poterne fare alcuna come quella che egli mi domanda pel servizio del continente siciliano all'isola di Pantelleria. Io fido molto nella maturità di questa questione, giacchè essa è da molto tempo sotto lo studio della Camera; fido che, anche senza la volontà del signor ministro, quantunque io debba dire che il signor ministro, riconoscendo l'utilità grande di questo servizio, ha mostrato quasi la necessità di accogliere la mia proposta, fido, dico, che la Camera voglia votarla e mi riserverò indi, ad un voto negativo della Camera, di presentare un ordine del giorno, una proposta, dirò meglio, come quella alla quale ha accennato il signor ministro nel suo discorso di ieri l'altro.

**PRESIDENTE.** Il signor ministro è padrone, se vuole, di rispondere immediatamente.

**PASINI, ministro per i lavori pubblici.** È meglio.

**PRESIDENTE.** Come fa piacere a lei.

**PASINI, ministro per i lavori pubblici.** Io concordo col l'onorevole Damiani che i rapporti commerciali tra l'Italia e la Tunisia sono andati aumentando in questi ultimi anni, e che per conseguenza meriti molto maggiore considerazione la proposta di riattivare una comunicazione col mezzo di piroscafi fra la Tunisia e l'Italia.

L'importanza di questa comunicazione marittima io non l'ho negata certamente, quando l'argomento venne l'altro giorno in discussione. Ammetto che l'immigrazione degli Italiani in Tunisia sia ora molto maggiore di quella degli anni antecedenti, e che gli Italiani sieno colà cresciuti di numero, e meritino di essere protetti al pari dei sudditi delle altre potenze; ma cotesta questione va considerata e studiata sotto un punto di vista diverso.

Adesso si tratta solo di sapere se alla spesa annuale per tutto ciò che riguarda il servizio postale marittimo, la quale spesa, secondo il bilancio che stiamo discutendo, ammonta a 6,072,336 lire, e deve essere inevitabilmente accresciuta, solo per soddisfare alle spese che si fanno dal servizio attuale, si tratta, ripeto, di sapere se a questa spesa si debba aggiungere anche quella di una corsa quindicinale da Palermo a Tunisi, la qual corsa io sostengo che debba fuor di dubbio costare 81,900 lire l'anno, perchè questo calcolo si fonda sul prezzo che si è pagato e si paga attualmente alla società di navigazione. Abbiamo da Palermo a Trapani 19 leghe, da Trapani a Pantelleria 24 leghe e da Pantelleria a Tunisi 32 leghe; in tutto 75 leghe, che importano lire 81,900; e questo è quello che bisognerebbe pagare alla società. Questa corsa fu soppressa al 1° febbraio 1867; il punto ora in questione è, se la Camera voglia ristabilire questa corsa ed aggiungere alla somma annuale 81,900 lire, della quale però per l'anno corrente, poichè il servizio ricomincierebbe tutto al più al 1° di giugno, non si spenderebbero che

7/12. Sulla convenienza di ristabilire questa corsa, malgrado la necessità in cui siamo di non allargare i limiti del bilancio, e di provvedere alla più stretta economia, io lascio giudice la Camera, nè voglio oppormi al desiderio che hanno molti di vedere ristabilita quella corsa.

Sui rapporti politici della Tunisia con l'Italia, sul trattamento fatto colà ai nostri compatriotti, e sulle necessità che i loro interessi commerciali vi debbono essere tutelati, io lascierò la parola al mio collega il presidente del Consiglio e ministro degli affari esteri, al quale spetta particolarmente la materia.

Ora farò una osservazione sopra quanto ha asserito l'onorevole Damiani, che, consentendo il Ministero a stabilire una corsa postale fino alla Pantelleria, e costando questa sola corsa lire 30,000, con una somma in aggiunta poco maggiore, si potrebbe spingere le corse fino a Tunisi. Io dissi che la corsa da Palermo alla Pantelleria potrebbe costare dalle lire 20,000 alle 30,000, secondo gli accordi che si riuscisse a fare colle società; ma bisogna por mente che il punto di partenza per queste corse è Palermo, non Trapani o Marsala.

Tra le 20,000 lire, cui potrebbe forse limitarsi la spesa per una corsa alla Pantelleria, e le lire 81,900 che importa tutta la corsa da Palermo a Tunisi, avvi una notevole differenza.

Io dissi che sarei contento che una corsa tra Palermo e Pantelleria fosse ristabilita, e ciò in considerazione che la Pantelleria contiene dieci mila abitanti tutti italiani, alle cui relazioni postali coll'Italia provvede adesso una barcaccia assai incompletamente.

Ma c'è una bella differenza fra i riguardi che si devono avere ad Italiani che dimorano in un'isola vicina alla Sicilia, da quelli che...

**CALVINO.** Domando la parola.

**DAMIANI.** Sono più di dieci mila Italiani a Tunisi.

**PASINI, ministro per i lavori pubblici.** Questi sono Italiani che vivono all'estero in una ben diversa posizione, ma gli abitanti della Pantelleria sono affatto segregati dal regno.

Per conseguenza io ripeto che, solo per riguardi economici o finanziari e per le intelligenze corse col Ministero delle finanze, non potrei dare la mia adesione a quest'aumento di spesa di 81,900 lire. Lascio alla Camera di prendere su questo punto una finale decisione.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole presidente del Consiglio.

**MENABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri.** Io non posso lasciare senza replica alcune osservazioni fatte dall'onorevole deputato Damiani.

Egli disse che gl'Italiani a Tunisi sono completamente abbandonati ed in balia dei capricci di quel Governo.

Io stimo mio dovere di protestare altamente contro siffatta asserzione, la quale è affatto destituita di fondamento.

Io posso assicurare l'onorevole Damiani e la Camera che in quelle regioni i nostri connazionali, lungi di trovarsi in una condizione deteriore, godono di un trattamento eguale a quello dei cittadini inglesi e delle altre nazioni più favorite.

A tempo più opportuno, quando cadrà la discussione su questo argomento, io sarò in grado di dare alla Camera ed al paese le più ampie informazioni, le quali saranno di natura tale da dimostrare che il Governo veglia con attenzione e sollecitudine a che i nostri interessi in quel paese non siano menomamente trasandati.

**DAMIANI.** Domando la parola per un fatto personale.

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

**DAMIANI.** Mi confortano moltissimo le aperte dichiarazioni che ha voluto fare l'onorevole presidente del Consiglio; mi confortano perchè, mentre da una parte tendono a mostrare come il Governo siasi interessato vivamente alla posizione dei nostri connazionali, i quali hanno importanti interessi in quei paesi, d'altra parte fanno sperare che esso voglia spiegare la più viva attenzione per gl'interessi dei nostri connazionali residenti a Tunisi pei quali è impegnato anche l'onore nazionale. E questo m'incoraggia ad insistere perchè il Governo s'interessi onde si stabiliscano le maggiori relazioni possibili fra la madre patria e la colonia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Marincola ha inviato fino dall'ultima tornata un ordine del giorno al banco della Presidenza. Ne darò lettura:

« La Camera, visto che il servizio postale di navigazione non provvede abbastanza ai bisogni delle provincie di Catanzaro e di Cosenza, invita il Ministero a convenire, nel termine il più breve possibile, con una delle società di navigazione sussidiate dallo Stato, un altro approdo settimanale nella rada del Pizzo e di Paola con tariffe conformi a quelle attualmente in vigore colle stesse compagnie, ed aggiungere alla convenzione Peirano un approdo settimanale alla marina di Catanzaro dei piroscafi che navigano fra Genova ed Ancona. »

**CALVINO.** Domandola la parola per una mozione d'ordine.

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

**CALVINO.** Siccome l'onorevole Marincola ha fatto una proposta diversa da quella che stiamo discutendo, mi pare che sarebbe meglio che si continuasse la discussione di quella che è principciata.

**PRESIDENTE.** Io non lo posso sapere; se l'onorevole Marincola consente, posso dare la parola all'onorevole Calvino.

**CALVINO.** Cedo il mio turno all'onorevole Pescetto, purchè sia riservato il suo a me.

**PESCETTO.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici oppose alla proposta poc'anzi fatta dall'onorevole Damiani per un approdo a Pantelleria la ragione giustissima e quasi direi imperativa della condizione delle nostre finanze.

Certo che questa ragione è di un grande peso, ma per altra parte mi pare, o signori, che ragioni di altissima giustizia vogliano altresì che un'isola fertilissima, com'è Pantelleria, che racchiude molti elementi industriali, i quali non sono usufruiti, non sia lasciata completamente in disparte, e quasi abbandonata dalla madre patria, e non sia messa in condizione di poter esportare da noi, come esporta continuamente tutti gli anni in Francia ed in Inghilterra, grande quantità di ricchi prodotti viniferi, di frutta secche e molti altri, che non sia posta in condizione di essere meglio conosciuta come le altre isole del regno; questo non è giusto.

Quegli abitanti, pagando le tasse come tutti gli altri cittadini dello Stato, hanno diritto di goderne anche i benefizi; ora, se io guardo ai primi anni dell'annessione delle provincie meridionali, ci trovo che quest'isola aveva un servizio postale ogni 15 giorni, che ora non ha più.

Io non insisterò perchè un servizio postale a vapore tocchi ogni 15 giorni a Pantelleria, ma domando almeno al Ministero ed a miei colleghi che vogliano consentire che sia stabilito un servizio a vapore mensile per quell'isola.

Quindi è evidente la giustizia della mia domanda; ma a sostegno di questa stanno anche considerazioni politiche.

Diffatti, abbandonando così quei nostri cittadini e segregandoli, non li mettiamo con noi in buoni e affettuosi rapporti; e questo mi spiacerrebbe, tanto più in quanto che ho motivo di credere che, per ciò che spetta al servizio marittimo e di guerra, possa essere desiderata da altre potenze, mentre è convenientissima, non dirò per l'Italia d'oggi con le finanze in istato non prospero, ma per l'Italia che, col volgere del tempo, giova sperarlo, diverrà potenza marittima; imperocchè essa per le estese coste, per i suoi commerci e per i suoi numerosi marinai ha diritto di essere e di considerarsi come, se non sola, una delle regine del Mediterraneo. Sotto questo aspetto io, che ebbi la fortuna di passare quattro giorni nell'isola di Pantelleria, assicuro la Camera che quella posizione, sia dal lato geografico generale che dal lato topografico, può diventare un eccellente punto strategico. Ed è anche sotto queste considerazioni, che io raccomando alla Camera di non trascurare quell'isola e di non tenerla separata, come si fa da due anni circa, dalla madre patria, ma di voler destare invece in quegli isolani l'affetto per noi e il desiderio di esserci congiunti.

Quindi insisto perchè alla Camera piaccia di accettare la proposta del mio amico Damiani, o, quanto



meno, di stabilire un servizio mensile anzichè quindicennale.

È qui mi permetto di entrare anche nella questione finanziaria.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accennava occorrere, se ben ricordo, una spesa di 81 mila lire circa all'anno per stabilire un servizio tra Palermo e Tunisi toccando l'isola di Pantelleria; ma non si tratterebbe di stabilirlo tra Palermo, Tunisi e Pantelleria, bensì da Tunisi a Pantelleria; quindi la somma sarà ridotta, ed ho fiducia che il ministro dei lavori pubblici, insistendo sia colla società Florio dell'isola di Sicilia, sia colla società Rubattino di Genova, che oggi fa viaggi diretti tra Cagliari e Tunisi, perchè toccasse nel suo viaggio Trapani e Pantelleria, potrebbe per avventura e dal patriottismo e dall'interesse di quelle due compagnie ottenere il servizio che desideriamo senza che il nostro bilancio abbia ad aggravarsi della somma che egli ha accennato, somma grave, lo ripeto, ma che non mi pare tale da negare i diritti che competono ai cittadini dello Stato e così anche ai nostri bravi cittadini di Pantelleria.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Debbo richiamare di nuovo l'attenzione della Camera sul lato finanziario della questione, poichè in quanto alla convenienza d'attivare più frequenti rapporti fra le colonie di Tunisi e l'Italia siamo perfettamente d'accordo.

Ho detto che alla somma inscritta nel bilancio pel servizio postale commerciale e marittimo è giuoco-forza aggiungere 55,631 lire e queste solo per far fronte alle attuali spese, non essendo stato possibile al Ministero di raggiungere colle riduzioni o soppressioni di corse tutta l'ultima economia che era stata preavvisata in lire 160,000. Che se vogliansi anche ristabilire le corse tra Cagliari e Napoli, bisognerebbe aggiungere altra somma in ragione di lire 49,140 all'anno. Ora l'onorevole mio collega il ministro delle finanze, che ha come tutti noi grandissimo desiderio che si ottenga il pareggio nelle spese dello Stato, e deve curare quanto è possibile l'economia, insisterebbe perchè questo capitolo del bilancio non fosse accresciuto, od almeno perchè l'aumento si limitasse a quello che è indispensabile per coprire le spese in corso, vale a dire a 55,631 lire, e tutto al più alle spese occorrenti pel ristabilimento delle corse fra Cagliari e Napoli. Se per altre considerazioni la Camera fosse indotta a risoluzioni diverse, io, come ho dichiarato altre volte, non posso e non debbo oppormi. Io ho voluto soltanto esporre alla Camera l'assoluta necessità di aggiungere alcune somme a questo capitolo del bilancio, e gli ostacoli finanziari che vi sarebbero per potervi fare agiunte ulteriori.

CALVINO. Dopo le parole profferite dagli onorevoli Damiani e Pescetto, il mio compito sarà più agevole e brevissimo.

A dir vero mi rincresce che non sia presente l'onorevole ministro delle finanze, poichè egli è il ministro che noi unicamente dovremmo convertire. Io intendo di sostenere che i viaggi che il Ministero vuole ristabilire tra la Sicilia e la Pantelleria debbano, per istretta giustizia, estendersi sino a Tunisi. Io non parlerò della parte politica, non dirò l'importanza che ha la colonia di Tunisi, poichè ciò è stato molto bene chiarito dagli onorevoli preopinanti. Solamente ricorderò alla Camera i movimenti di Tunisi del 1864; ricorderò la questione finanziaria che si è sollevata l'anno scorso, e che si è pure agitata in questi giorni. Io accennerò che il bey di Tunisi, oltre il debito all'estero, ne ha uno di due specie all'interno: il debito così detto convertito, e quello fluttuante.

Il debito convertito della reggenza di Tunisi ammonta a 36 milioni che rendono il 12 per cento; 20 milioni sono posseduti dagli Italiani, 7 od 8 milioni dagli Inglesi, ossia dai Maltesi, che sono sudditi inglesi; sono quindi circa 28 milioni su 36.

Ebbene avrete letto nei giornali che il bey di Tunisi intendeva ultimamente unificare nel suo Stato il debito pubblico, il che equivale a ridurre l'interesse dal 12 al 5 per cento.

Non aggiungerò altre considerazioni; basta questa a mostrare qual sia l'importanza degli interessi di quella colonia, e quindi la necessità che il Governo debba tutelarli con ogni cura.

In quanto alla necessità delle nostre relazioni con Tunisi nessuno la contesta; ma la parte d'Italia che ha più stretti e frequenti rapporti con quella Reggenza è certamente la Sicilia.

La città di Tunisi infatti consta di una popolazione di centomila abitanti, di cui diecimila sono italiani, e la metà di questi sono siciliani. È dunque evidentissimo che la Sicilia, cui appartiene metà della colonia italiana, ha diritto ad essere strettamente legata con Tunisi.

Il ministro dei lavori pubblici, stretto dalla pressione del ministro delle finanze...

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Non pressione, ma consigli.

CALVINO.... dai consigli del ministro delle finanze, venne a farvi dei calcoli di spesa; ma io mi permetto osservargli a tale proposito, che egli non deve tener conto della spesa del servizio da Palermo sino a Tunisi, ma da Trapani, o da un altro punto qualunque della Sicilia che la metta in contatto con Tunisi; in tal guisa si provvederebbe con minore spesa e convenientemente ai bisogni e agli interessi dei nostri connazionali che sono in quella colonia.

Se il ministro è già persuaso della necessità di ristabilire le corse postali dalla Sicilia a Pantelleria, avendo il piroscafo, arrivato alla Pantelleria, percorso più della metà del cammino, è evidente che la spesa da

aggiungersi per farlo arrivare a Tunisi sarà minima, se il vapore non partirà da Palermo, ma da un altro punto della Sicilia più vicino a Tunisi.

Del rimanente poi potrei osservare che, se è giusto ciò che ora domando, si debba fare qualunque sia la spesa, per la sola considerazione di manifesta giustizia.

Io ho fiducia che la Camera vorrà approvare la proposta dell'onorevole Damiani, di ristabilire il servizio postale dalla Sicilia a Tunisi.

**ASPRONI.** Domando la parola su cotesta questione.

**PRESIDENTE.** Se le do la parola, l'onorevole Marincola rimane indietro.

**ASPRONI.** Rimane indietro perchè...

**PRESIDENTE.** Perchè a lei piace che rimanga indietro.

**ASPRONI.** Dico due parole. La parte che riguarda la corrispondenza postale...

**PRESIDENTE.** Dirò anch'io due parole. Non ammetto questa divisione di questioni, perchè non l'ammette il regolamento. Sono tutte questioni che si riferiscono ad un medesimo capitolo del bilancio; e gli oratori hanno diritto di parlare secondo il turno della iscrizione.

Sarebbe meglio, io credo, che il signor ministro lasciasse parlare tutti gli oratori iscritti, e poi rispondesse a tutti, perchè si moltiplicano troppo le questioni e si va all'infinito. Nonostante, onorevole Asproni, giacchè il deputato Marincola non fa opposizione, dica pure due parole.

**ASPRONI.** Sono due parole che intendo di rispondere all'onorevole relatore della Commissione. Il relatore della Commissione di questo bilancio si fondava ieri sull'argomento delle petizioni di Cagliari e di Napoli che non domandavano che una sola corsa, contro quello che io domandava, cioè di restituirla come erano prima almeno ogni 15 giorni, facendogli toccare i punti intermedi della costa orientale di Sardegna. Ma il signor relatore della Commissione non ha considerato la condizione in cui sono i disperati quando sono privati assolutamente di tutto; piuttosto che aver niente (ecco il significato delle petizioni), piuttosto che aver niente, dateci anco una corsa sola. Ma questo non vuol dire che non sieno necessarie due corse settimanali; anzi io credo che, se le volete rendere fruttifere, bisogna decretare due corse settimanali ribassando però sempre le tariffe, che è la questione principale; perocchè tra la Sardegna e Napoli c'è un movimento continuo e, per le tariffe troppo alterate tanto per i passeggeri quanto per le merci, preferiscono di valersi dei trasporti a vela, locchè impedisce e ritarda quelle comunicazioni che si farebbero più frequenti e più lucrative.

E qui vengo, o signori, all'economia allegata e ripetuta anche nella seduta d'oggi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma io vorrei che egli facesse un altro calcolo d'accordo anche col signor ministro delle finanze, che facesse, dico, il calcolo del costo e della spesa che fa il Governo per il movimento degli impie-

gati e dei militari che vanno e vengono dall'isola di Sardegna a Napoli e viceversa, facendo loro fare il giro di Livorno e degli altri punti d'approdo della Sardegna ed allora vedrà dove si riduce in realtà il suo risparmio di 55 mila lire all'anno che ha allegato. Forse si troverà in disborso.

Questi non sono risparmi, signor ministro, sono dissipazioni. E non possono ammettersi, considerato il tempo che si economizza e il risparmio che si fa nelle spese e lo sviluppo della ricchezza nazionale che cresce colle comunicazioni tra popoli della medesima patria.

Io pertanto prego il ministro di esaminare meglio la questione, e non solo di reintegrare questa corsa mensile, ma di restituirla almeno almeno come era prima.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Marincola di cui ho già letto l'ordine del giorno.

**MARINCOLA.** Io chiamo l'attenzione della Camera sulla posizione che la legge 13 aprile 1862 sulla navigazione a vapore crea alle due Calabrie, Cosenza e Catanzaro.

Prima di quella convenzione i mari delle Calabrie erano trafficati da vapori di tre compagnie: la compagnia delle Due Sicilie, che aveva piroscafi stupendi, come il *Capri*, il *Pompei*, il *Vesuvio* e il *Mongibello*; la compagnia Vicisvinci, che aveva tre altri vapori, e la compagnia Respadini che ne aveva due diretti dalla Calabria a Napoli; sicchè alle coste di Paola e di Pizzo si avevano approdi quasi tutti i giorni.

Egli è stato che una compagnia la quale prende ventotto lire di sussidio per ogni tre leghe marine, viaggia con carbone e spese di bordo pagati, questa compagnia non teme concorrenza. Derivò che, cominciando il traffico dei vapori della compagnia Peirano, per effetto della legge 13 aprile 1862, i vapori delle altre compagnie cessarono il loro traffico colle Calabrie. Rimanemmo dunque alla discrezione della sola compagnia Peirano. Ora il Governo, col suo contratto del 13 aprile 1862, cosa stabilì per le Calabrie? Un viaggio quindicinale per Pizzo ed un altro quindicinale per Paola. E quando è cattivo tempo, il vapore non approda, ed il viaggio da quindicinale si fa mensile. Sicchè si strepita per linee di lunga corsa, e noi abbiamo quasi una sola comunicazione mensile pel nostro paese.

Con una convenzione postuma il Governo stipulò colla compagnia Peirano un viaggio settimanale; ma per questo viaggio non stabilì una tariffa perchè non dava un sussidio. Onde avviene che quando arrivano i vapori quindicinali, col pretesto che l'ora è tarda o che il carico è fatto, i vapori tirano innanzi. Bisogna dunque servirsi del vapore settimanale; e siccome questo non ha una tariffa, così la compagnia esige quel nolo che crede; di modo che per la seta, per esempio, che è un articolo di prima categoria che sui vapori quindicinali si pagherebbe 4 lire il quintale, si

deve pagare sui vapori settimanali 8 lire per cassa. E siccome una cassa è da 35 a 40 chilogrammi, ne viene che per una cassa di seta il commercio di Calabria paga 18 a 20 lire al quintale. Questo è uno scandalo, ma è una verità.

Quando il Ministero vorrà aprire una inchiesta, verificherà con le polizze di carico alla mano i fatti denunziati alla Camera. E v'è di più. La seta da Napoli a Marsiglia paga, mi pare, 11 lire al quintale colla cappa pagata, ed altre spese; non so se ci siano anche incluse le spese d'assicurazione.

È dunque orribile pagarsi da Marsiglia a Napoli 11 a 12 lire, e da Pizzo a Napoli 18 a 20 lire.

È ragionevole perciò che il commercio di Calabria avesse strepitato, e debbo supporre che l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia presente qualche reclamo; ma io ho l'onore di dichiarare alla Camera che questi fatti furono denunziati dalla Camera di commercio ed arti, non una, ma più volte. Ed ultimamente, pochi giorni prima che io partissi, la Camera di commercio, radunata in seduta straordinaria, fece una deliberazione in proposito.

Nè questo è tutto. I municipi hanno fatte delle deliberazioni, pregando il Governo di provvedere a questo stato di cose. La deputazione provinciale di Catanzaro ha fatto lo stesso; petizioni firmate da migliaia di cittadini si sono mandate, e nessun provvedimento si è preso.

L'onorevole Valerio diceva avant'ieri, e diceva benissimo: bisogna provvedere principalmente al servizio delle isole; la navigazione bisogna tenerla per le isole. Ed io ho l'onore di dire che le Calabrie sono peggio dell'isola, perchè nell'isola si può andare con una barca a vela grande o con una piccola, e andarci coricati con un bel materasso; ma in Calabria o si va col vapore o servesi di una strada postale per viaggiare sei giorni e sei notti, e ciò quando si fa un buon viaggio. Non so se sia presente l'onorevole Melissari, ma egli vi potrà dire che ha fatto un viaggio di nove giorni da Firenze in Calabria; e questa mattina è giunto il provveditore degli studi di Calabria, il quale ha impiegato nientemeno che tredici giorni per venire dalle Calabrie a Firenze.

Dunque la Calabria sta peggio dell'isola; bisogna dunque provvedere al commercio calabrese, come se fosse un'isola del regno d'Italia. Io non annoio troppo la Camera con frequenti discorsi; ma, quando si tratta di un interesse così vitale per una parte interessante d'Italia, io chiamo l'attenzione della Camera, e non dubito che essa farà giustizia alla mia preghiera.

Ma perchè vediate quanto sia giusta la domanda che io ho l'onore di fare alla Camera, facciamo un paragone. I miei reclami si limitano per Catanzaro, per la marina di Pizzo e per la marina di Paola; non parlo della marina di Reggio, inquantochè la marina di Reggio è servita da quattro viaggi settimanali, cioè

un vapore settimanale della compagnia Peirano che traffica tra Ancona e Genova, un vapore della compagnia Peirano che traffica tra Napoli e Siracusa, e due vapori che trafficano direttamente tra Napoli, Reggio e Messina.

Io mi guarderò bene dall'invidiare la posizione e le buone condizioni in cui si trova la provincia di Reggio per questo rispetto, ma ne invoco l'esempio come una ragione di giustizia ed anche come una ragione significativa degli intendimenti del Governo, perchè se il Governo crede che una costa di una Calabria debba essere visitata otto volte la settimana, cioè con quattro viaggi d'andata e quattro di ritorno, per la medesima ragione deve considerare che altrettanti viaggi si debbono fare per le coste delle altre due Calabrie. Ma io non domando tanto, io mi contento del viaggio quindicinale che spese volte si fa mensile e spese volte si fa di 45 in 45 giorni. Mi contento dell'aggiunta di un altro approdo settimanale, oltre il settimanale che ci dà la compagnia Peirano, che è il peggior vapore del mondo, servito da buonissima gente, ma il peggiore vapore del mondo. Me ne appello a quanti onorevoli colleghi vi hanno viaggiato. È un vapore sporco, indecente; là si gettano in un medesimo posto impiegati, magistrati, deputati, senatori, cavalli, cani, galeotti e ogni maniera di esseri viventi, tutti gettati là indistintamente in una pigia che fa pietà.

**PRESIDENTE.** L'arca di Noè. (*Si ride*)

**MARINCOLA.** E non vi è rimedio, perchè essendo un vapore solo e servendo a tutto il commercio delle due Calabrie, ne viene per forza che dobbiamo starci tutti pigiati, quando abbiamo la fortuna di avere l'imbarco.

Con l'altra parte del mio ordine del giorno domando che i vapori della compagnia Peirano, i quali navigano tra Genova ed Ancona, che toccano la marina di Rossano, toccano Cotrone, facessero anche un approdo alla marina di Catanzaro, e sia quindicinale se non mensile.

I vapori passano davanti alla nostra marina, noi ne vediamo il fumo per aria, ma il nostro commercio non se ne può servire. Noi per andare da Catanzaro a Cotrone abbiamo bisogno di viaggiare due giorni a cavallo, e spese volte rimanerci tre, quattro, otto giorni sulle rive di un fiume che non si può valicare perchè non ci sono ponti. Non ci sono strade rotabili, non ci sono ponti, non c'è modo di trasportarci da un punto all'altro della provincia. Se almeno ci passasse il vapore avremmo il traffico, diciamo così, di cabottaggio. Spesso da noi, nell'interno della provincia, si muore di fame per mancanza di grano, mentre Cotrone esporta masse considerevoli di cereali, e non può provvederne alla parte interna della provincia, inquantochè per essa i mezzi di trasporto sono difficilissimi. Domando poi a tutti gli onorevoli miei colleghi pugliesi se hanno saputo mai del commercio delle Calabrie, se hanno avuto mai una produzione dei nostri terreni, se hanno

mangiato mai un frutto dei nostri giardini. Si pagano tasse e si pagano pure per un corrispettivo di benessere.

Ciò sta bene per le teorie astratte, ma un poco di vita pratica piace alle intelligenze e piace anche di più alle masse, le quali non si pascono d'astrazioni, ma vogliono qualche beneficio reale ed evidente. Io ho fiducia nella giustizia della Camera, è un atto di giustizia che io reclamo pel mio paese. Ho fiducia nella volontà del Ministero di riescire in questo intento praticamente e colla minore spesa possibile, e forse senza spese, se saprà attivamente cooperare presso una delle compagnie di navigazione. Lo dichiaro francamente, io rimasi persuaso dalle dichiarazioni del presidente del Consiglio (e mi duole che non sia presente per farglielo confermare alla Camera), dichiarazioni che egli fece ad un gruppo di onorevoli miei colleghi, di cui io pure faceva parte, quando andammo a parlargli degli interessi calabresi.

Egli ci dichiarò che, secondo le idee del Ministero, l'Italia non può essere ben governata, se non si provvede alle condizioni economiche delle Calabrie; egli mi diede la sua parola d'onore, in un'altra conversazione, che avrebbe provveduto coll'appoggio della Camera agl'interessi delle provincie meridionali, e principalmente a quelli delle Calabrie. Permettete che io abbia questa fiducia; ciò spiega la mia politica di oggi. Io ho visto che i fatti cominciano a rispondere alle promesse, e sono soddisfatto della lealtà con la quale ha presentato, senza perdita di tempo, il progetto di legge per trarre in atto l'ordine del giorno Nicotera, per pareggiarsi le condizioni economiche delle provincie meridionali a quelle delle altre provincie.

Era molto tempo che si desiderava un provvedimento pratico per le nostre Calabrie, per le provincie meridionali. Il Ministero accolse l'ordine del giorno Nicotera e lo trasse in esecuzione: è giusto dunque che io gli abbia fiducia; ma è questa una fiducia condizionata. Io ho fiducia che voi, signori ministri, come lo avete promesso, fra tre anni ci darete il compimento della linea Ionia; ed ho una promessa che, quando questa sarà finita, il Ministero aiuterà del meglio che si può il compimento della linea Ionio-Tirrena, la quale si farà a spese della provincia. A questa linea non si è potuto mettere mano, perchè la linea principale non si è fatta, e perchè non è ancora venuto quel giorno in cui la Camera sarà chiamata a votarne il sussidio. Questo spiega la mia politica, la quale agli occhi di alcuni avrà potuto sembrare inesplicabile.

Signori, io lo dichiaro, di politica per ora fo di tutto per non sentirne parlare, o almeno non sarò io quello che provocherà le discussioni politiche. Io non ho altro sotto i miei occhi che le condizioni materiali della Calabria; io ho sott'occhi le condizioni dei miei paesi donde non mi arrivano che reclami sulla loro situazione. Voi sapete che, mentre altrove si viaggia coll'orario in mano, noi viaggiamo nelle lettighe, con cui

vennero gli Unni in Italia, e sapete che cosa è la lettiga? Un cassone dove si portano le donne, messo sopra le schiene di muli, accompagnato da un corpo di armigeri, per cui mettiamo 3 giorni per fare un viaggio di 30 a 40 miglia. (*Movimenti di sorpresa*)

Per questo io dico che non ho altro programma per ora che gl'interessi materiali del mio paese. Io lo comprendo, che se non si possono diminuire le tasse, si deve almeno rifare la forza di contribuzione: il popolo la intende istintivamente questa verità, e lo dico francamente, quando mi ritiro in Calabria le domande che mi fanno i miei amici non riguardano punto gli affari politici ma gli economici; nessuno mi domanda della salute dei capi partiti, tutti mi domandano quando si faranno le strade ferrate, quando si provvederà al porto di Santa Venere, quando si scaverà il porto di Cotrone, quando il Governo si ricorderà di quel paese. Questo mi domandano, ed io ho fiducia che la Camera, chiamata a deliberare dal Ministero sulle condizioni del nostro paese, provvederà alle nostre condizioni. Non posso però astenermi dal dichiarare che io non appartengo a nessuno, e molto meno ai signori ministri. Italiano, appartengo all'Italia, Calabrese, appartengo alla Calabria. Nove anni abbiamo avuto di politica; mentre le altre provincie hanno camminato, noi siamo dove eravamo. Per ora voglio fermarmi, il problema più urgente che oggi si abbia è il problema sociale.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nisco.  
**NISCO.** Nell'ultima tornata in cui si trattò del presente bilancio, dall'onorevole Bixio mi furono rivolti diversi appunti per non avere io abbastanza svolto il mio ordine del giorno. Confesso che sono stato un po' troppo conciso, ma faccio osservare alla Camera che, imprendendo io a discorrere dopo avere parlato l'onorevole Maldini, ho creduto debito di convenienza e debito di rispetto verso la Camera di non trattenerla con un nuovo discorso sul medesimo argomento.

Certamente il campo è molto vasto, quand'anche avessi voluto soltanto discorrere quante delle 9600 navi che attraversano il Capo, portando 7,300,000 tonnellate, prenderanno la via del canale di Suez, del modo con cui il commercio dall'Atlantico si volgerà nel Mediterraneo. Ma, signori, io credo che è venuto il tempo in cui è gloria di un oratore il dire il meno possibile per incominciare a fare le economie con quelle del tempo. Così, a cagione di queste economie, rispondendo agli appunti dell'onorevole Bixio, spiegherò meglio le ragioni del mio ordine del giorno.

L'onorevole Bixio mi accusava di avere io detto che la marineria militare è inutile. Io non ho detto questo; io ho detto che, quando siamo chiamati a fare dei gravi sacrifici per la marineria militare, credo che sia meglio farne per la marineria mercantile, da cui ci viene la ricchezza e quindi la potenza.

Ed ora dirò quello che allora non dissi, e lo dirò

francamente, sebbene forse non avrò il conforto della approvazione dell'onorevole Bixio.

Io credo che noi facciamo spese molto maggiori di quelle che dovremmo fare per la parte militare, una volta che noi ci siamo determinati ad avere una politica di pace, una volta che noi riconosciamo che per un decennio, se altri non ci molesta, dobbiamo attenerci ad una politica di concentramento e di ristaurazione finanziaria. Così io credo che tutte quelle spese che vanno al di là del puro e pretto necessario sono superflue e direi anche una colpa; perchè, se le superfluità una volta si facevano spese delle generazioni avvenire, ora le facciamo direttamente a carico di coloro che prestarono fede al credito italiano a fronte dello spavento ora per proposte di riduzioni ed ora con divinazioni di bancarotta.

Io ricordo all'onorevole Bixio, che mi dispiace non vedere al suo posto, che pochi giorni or sono ci è stato presentato dal ministro della marina un organico per la marina militare, che non so se non sia stato presentato allo scopo di non avere mai organico veruno, perchè mi pare che la Camera non vorrà votare una spesa di 18 milioni all'anno per avere almeno un'embrione di marina.

Ma non è egli meglio formolare un piccolo embrione per avere anche una marina non grande, che fare un grande embrione per non organarla giammai?

A me pare miglior consiglio imitare l'artista giudizioso, che imprende a fare una statua piuttosto a piccole proporzioni, anzichè, per la smania del grande, mettersi a martellare su di un immenso blocco senza concetto giusto e determinato: allora, invece di avere un David di Michelangelo, si avrà informità spiacevole.

E qui dichiaro che io ed alcuni miei onorevoli amici crediamo che in fatto di economia si può giudiziosamente oltrepassare il limite indicato dall'onorevole ministro delle finanze, e ci proponiamo coscienziosamente, siccome si è detto al citato signor ministro, ad ogni costo uscire da questo periodo di spediti e di provvisori nel quale passiamo dai prestiti consolidati ai prestiti a termine, dai corsi forzosi ai prestiti forzosi.

Questa, o signori, è una condizione insostenibile, indecorosa per l'Italia e per noi che abbiamo la nobile missione di rappresentarla; poichè tutti credono che l'incuria nostra, la nostra mancanza di coraggio di fermarci nasconda una idea invereconda, quella della bancarotta più o meno completa, più o meno lontana. E noi crediamo che queste economie si devono fare sull'azienda del militare ed anche su le altre, compresa quella che pochi giorni or sono ha annunziato l'illustre generale La Marmora. Al contrario, quando si tratta di spese produttive, pensiamo che non dobbiamo arrestarci e bisogna avere il coraggio che si è avuto nel regno subalpino, ove, mentre si costituiva sopra un piccolo embrione un esercito, ma forte, che

ci ha dato Palestro e San Martino, si facevano grandi opere, si arrivava a Genova colla ferrovia e si principiava il traforo del Cenisio, vero monumento di fede nella speranza nazionale.

Laonde io dico che il paese deve fare dei sacrifici per ordinare una marina mercantile, affinchè possa corrispondere ai bisogni dell'Italia, e nel momento opportuno in cui dobbiamo occupare la via del commercio, il vigore non ci venga a mancare.

Io penso che noi, così operando, faremo cosa giusta e buona, altrimenti a noi Italiani ci accadrà quello che è successo ai Veneziani del secolo XVIII, allorchè si arrestarono dal prendere le nuove vie del commercio con la scoperta del passaggio del Capo; talchè essi perdettero, prima il commercio, poi la ricchezza, e quindi la libertà.

Perlocchè ho la coscienza d'aver detto sentenza giusta e che mi onoro di confessare, sostenendo che noi dobbiamo diminuire per quanto è possibile le spese della marina militare, e volgere i nostri sguardi e i nostri sacrifici alla marina mercantile.

L'onorevole Bixio faceva osservare che sarebbe meglio lasciar fare, di lasciare che le forze private sviluppino questa marineria mercantile, e citava esempi della marineria della città di Genova. Ma ora è arrivato il tempo in cui non è possibile assumere imprese con i soli mezzi individuali, non per iniziativa individuale, ma bisogna farlo per iniziativa di società e con i mezzi riuniti per associazioni.

Ora non facciamo come i padri nostri, dei begli archi e delle belle statue, ma facciamo strade ferrate, trafori come quello del Cenisio e canali come quello di Suez. Per queste opere colossali ci vogliono forze collettive. Quindi ringrazio il Ministero d'averci detto che ha intrapreso delle trattative allo scopo che la nostra navigazione orientale diventi robusta in modo da tenere il campo con quella francese e colla navigazione austriaca, le quali son forti non solo per la potenza delle società, ma per essere sussidiate efficacemente dal Governo.

Qui mi permetto di rivolgere al signor ministro un'osservazione.

Se ho parlato della fermata ad Aden non ho inteso che esprimere un mio concetto subordinato al caso in cui si potesse ottenere d'arrivare alle Indie, alla China ed al Giappone. Ad ogni modo prego l'onorevole ministro di osservare che la marineria che fa la traversata del Capo non è atta a far la traversata del mar Rosso. In quel benedetto mare di Mosè non si passa colla marineria che abbiamo attualmente, abbiamo bisogno d'una marineria più robusta. Credo che il passaggio dell'istmo di Suez risolverà la grande questione sull'avvenire della marineria a vela e di quella a vapore. Credo che la marineria a vapore sarà destinata man mano a prendere la supremazia sulla marineria a vela, massime per le vie nuove del rimaneggiamento

marittimo. Però, siccome questa trasformazione non si può compiere in un tempo brevissimo, dovrà necessariamente Aven essere il punto in cui la marina a vela si fermerà per operare i trasbordi su quella a vapore. Ciò io ricordo perchè mi spiacerrebbe che con sì chiarissimo uomo, quale è l'onorevole signor ministro Pasini, possa sospettare che io abbia accennato a cosa, a lui volgendomi, non ben ponderata.

Circa poi all'intendimento del mio ordine del giorno, dichiaro che mi sono studiato di non dare ad esso uno scopo determinato, appunto perchè confido che il Governo ha proposito determinato nel voler fare il bene del paese, e che deve avere abbastanza libertà onde arrivare alla meta; perciocchè, se noi veniamo a fare degli ordini del giorno, in cui si determinino i modi ed i mezzi di questo ricordinamento, allora esso riuscirà più difficile e più costoso per lo Stato.

Ora, avendo il Ministero accettato il concetto di questo mio ordine del giorno, cioè di fare il meglio possibile onde, colla spesa che porta il bilancio, si possa avere una marineria sussidiata atta a farci tenere degnamente il campo nel commercio orientale, io non insisto, nè pretendo che sia votato dalla Camera, poichè a me basta che il Ministero abbia accettato l'idea mia, anzi che l'abbia precorsa con le trattative già aperte con le diverse società.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Essendo domandata la chiusura, chieggo se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

**VALERIO.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare contro la chiusura.

**PASINI,** ministro *pei lavori pubblici.* Domanderei anche io la parola.

**VALERIO.** Io prego la Camera a voler lasciare che la questione a cui ha accennato l'onorevole Marincola sia sviluppata. È una questione grave, e l'onorevole ministro *pei lavori pubblici* mi fa cenno di annuire alla mia affermazione. Egli è d'uopo che la Camera prenda qualche deliberazione a questo riguardo. Si tratta di un fatto anormale, contrario, per quanto io credo, alla legge.

È necessario quindi che la Camera senta il ministro, e dopo vedrà se sarà il caso di chiudere la discussione.

**PRESIDENTE.** Porrò dunque ai voti la chiusura, beninteso riservando la parola al ministro.

*Voci.* No! no!

**MENABREA,** presidente del Consiglio dei ministri e ministro *per gli affari esteri.* Domanderei anch'io la parola per un fatto personale, avendo l'onorevole Marincola citato alcune conversazioni con me avute.

**PLUVIO AGOSTINO.** Nessuno insiste per la chiusura.

**PRESIDENTE.** Allora vuol dire che son contro la chiusura anche i signori ministri.

Ad ogni modo, io pongo ai voti la chiusura della discussione.

(Dopo prova e controprova la chiusura non è ammessa.)

L'onorevole Valerio ha facoltà di parlare.

**VALERIO.** Io sarò brevissimo. Debbo dire solamente che sono stato dolorosamente sorpreso dalle cose che ha narrato l'onorevole Marincola, e delle quali cose deve risultare dai documenti, che egli ci ha narrato di avere inviati al Ministero.

Se egli è vero che i trasporti mensili e settimanali che si fanno dal Pizzo a Napoli, per mezzo della compagnia sovvenzionata dallo Stato (che è pure una compagnia rispettabile, e che mi pare che dovrebbe saper fare i suoi affari); se questi trasporti ascendono a otto lire per quintale (il che fa ottanta lire per tonnellata) col vapore mensile, e col servizio settimanale a 200 lire per tonnellata, questo è tale disordine, che assolutamente io non so come possa sussistere dieci minuti davanti alla legge e davanti al senso comune. Mi basti dire che i trasporti da Bombay ai porti d'Italia, coi servizi a vapore francesi ed inglesi si pagano otto lire sterline, che fanno 200 lire nostre, e che con sessanta lire italiane si fa il trasporto per mezzo dei vapori dal porto di Genova al porto di Londra.

Se così stanno le cose, come le ha narrate l'onorevole Marincola, certo è che ciò non si può tollerare a nessun modo. Io mi sono subito domandato come fosse possibile che ciò succedesse, quindi ho voluto ricercare la convenzione che abbiamo con questa società, per vedere se per caso noi non avessimo in qualche modo provveduto, non sapendo io concepire come siasi tollerato dall'istessa società che esercita questo servizio questo stato di cose che è contrario al suo interesse.

Io ho sott'occhio il quaderno d'oneri annesso alla convenzione, approvata colla legge del 13 aprile 1862 per la concessione del servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico, e vi trovo le seguenti disposizioni all'art. 12, del quale darò lettura.

L'articolo 12 dice:

« Il prodotto del trasporto dei viaggiatori e delle merci è devoluto intieramente alla società concessionaria.

« Il prodotto della tassa delle corrispondenze e del loro trasporto è dovuto intieramente all'amministrazione delle poste.

« Il Governo avrà facoltà di stabilire un *maximum* dei prezzi di trasporto, qualora quelli stabiliti dalla società fossero riconosciuti troppo elevati e non in proporzione a quelli stabiliti sulle linee ove esistono altri servizi di navigazione. »

Mi pare che basti questa lettura fatta alla Camera, perchè essa veda come sia necessario di chiamare il ministro ad esaminare molto seriamente questa questione.

Se questi abusi si fanno veramente, non è possibile che si tollerino e che siano coperti da un monopolio; perchè questa stessa convenzione riesce in fatto a creare una specie di monopolio a favore di questa società sovvenzionata dal Governo, colla quale non si può fare libera concorrenza. Se all'ombra di questo monopolio si facessero degli abusi come quelli che vennero citati, io dichiaro che questi abusi vogliono essere repressi.

E, nato in Piemonte e per ciò appunto sentendomi cittadino di tutta Italia, io non posso non sollevarmi contro fatti simili, se pur sia che succedano a danno delle Calabrie.

**PLUTINO AGOSTINO.** Domando la parola.

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

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Risponderò alle osservazioni fatte dall'onorevole Marincola.

I lagni mossi sulle difficoltà delle comunicazioni stradali in alcune parti delle Calabrie sono in parte fondati, ma tengono, come tutto il mondo vede, alla configurazione geografica di quelle provincie, dalla quale deriva la mancanza, per vasti tratti di paese, di buone strade comuni, ed anche la lentezza con cui procedono in alcuni punti le costruzioni ferroviarie. Le accennate difficoltà non possono essere imputate alla amministrazione, la quale sarebbe nell'impossibilità di rendere immediatamente più agevoli le comunicazioni.

Il Governo e il Parlamento, col decretare le strade ferrate per la Calabria, che sono già in corso di lavoro, e saranno con alacrità proseguite, e col decretare quella vasta rete di strade nazionali e provinciali che sono comprese nella legge votata da pochi giorni per le provincie meridionali, ha provveduto in ampio modo alle comunicazioni stradali di quella parte del regno. Bisogna adunque che l'onorevole Marincola e i suoi colleghi abbiano un po' di pazienza finchè siano compiuti quei lavori, e impieghino, se è inevitabile, quattro, cinque o sei giorni per venire qui dall'estrema Calabria.

**PLUTINO AGOSTINO.** Io ce ne ho messi tredici.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Le strade non si possono improvvisare; si potranno benissimo migliorare le comunicazioni marittime su qualche punto delle coste di Calabria, e a questo si cercherà di provvedere per l'avvenire meglio che non si sia potuto provvedere pel passato; però i lagni mossi per l'insufficienza di comunicazioni marittime sono affatto recenti. La Camera di commercio di Catanzaro ha prodotto un reclamo che è giunto al Ministero soltanto questa mattina ed ebbi appena il tempo di leggerlo.

Sono giunti invece altri reclami sulle tariffe che sono in vigore per il trasporto delle merci sui piroscafi della società Peirano, e sul modo irregolare col quale si farebbero quei trasporti. Il Ministero ha fatto immedia-

tamente le indagini che erano necessarie e chieste le giustificazioni dalla società.

Ricevo in questo punto una risposta che la società Peirano ha fatto ai reclami venuti dalle Calabrie, e non so veramente se debba comunicarla alla Camera.

*Voci.* No! no! Sì! sì!

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Sarà meglio che la legga. Ecco quanto scrive la società:

« Sentiamo dei nuovi reclami sporti dalla Camera di commercio di Catanzaro intorno al nostro servizio sulla rada del Pizzo, e davvero non comprendiamo a quale scopo quell'onorevole Consesso ci rivolga i suoi attacchi, basandosi sempre o sopra fatti immaginari o di nessuna significanza.

« Cominciamo adunque per dire essere erronea la dichiarazione della esistenza, per lo scalo del Pizzo, di due tariffe, delle quali una dovrebbe servire pel vapore sovvenzionato e l'altra pel vapore non retribuito.

« La tariffa della nostra società è una sola, stampata e ben nota al Ministero, e sulla stessa l'unico aumento apportatovi si fu quello sulle sete, di cui avemmo già ad intrattenere il Ministero. Le altre variazioni, se variazioni vi furono, segnarono sempre una diminuzione e non mai un aumento di noli, senza nessuna differenza fra i battelli retribuiti e non retribuiti.

« Non meno priva di qualsiasi fondamento è la seconda asserzione che venga rifiutata la merce col battello sovvenzionato, adducendo a scusa di trovarsi con piero carico, quando nol fosse per darlo all'altro con aumento di tariffa. Ma da noi ordini di siffatta specie non sono mai partiti, e non potevano partire, perchè totalmente mancanti di buon senso, ed altamente ci maravigliamo che un rispettabile Corpo lanci siffatte accuse contro di noi, senza recare alcun documento in appoggio delle proprie asserzioni. Il commercio di Catanzaro si è commosso, secondo lui, dopo la cessata concorrenza della società Florio, la quale, da quanto ci risulta sui rapporti in allora ricevuti, accettava merci e passeggeri a noli vilissimi, e tali da costringere noi pure, non solo a Pizzo, ma in tutti gli altri scali percorsi in concorrenza, a dare particolare istruzione alle agenzie di facilitare sulla tariffa, perchè le nostre corse non riuscissero totalmente perdenti. Ritiratosi appena Florio da quella linea, facemmo tosto diramare una circolare a tutte le agenzie, ordinando di riattivare i prezzi della tariffa vigente prima della concorrenza, alla qual cosa tutti indistintamente si sottomiserò, senza che siano insorti reclami od osservazioni dalla parte dei caricatori, e tanto meno dalla parte delle Camere di commercio.

« Lo scalo di Pizzo dunque subì la stessa sorte degli altri, e sarebbe stato veramente inconcepibile che per esso si fosse adottato un trattamento diverso. »

Io, per il momento, non rigetto nè accetto le giustificazioni della società. È un argomento sul quale bisogna fare ricerche esatte, e il Ministero non mancherà

al suo compito. Per altro io credo che le osservazioni dell'onorevole Marincola, fatte ad istanza, come egli ha detto, dei suoi compatriotti, possano peccare un tantino di esagerazione, specialmente quando si pensa che una volta due compagnie di navigazione frequentavano quegli scali e facevansi tale concorrenza che la società Florio da certi scali non riceveva alcun nolo pel trasporto delle merci. Ora queste straordinarie facilitazioni di prezzo sono cessate.

Assicuro dunque l'onorevole Marincola che il ministro prenderà in serio esame tutti questi lagni della Camera di commercio di Catanzaro e degli altri luoghi delle Calabrie, e che le tariffe pei noli e pei trasporti saranno regolate secondo la legge che ha citato poco fa l'onorevole Valerio.

Il progetto poi di moltiplicare gli arrivi dei piroscafi sovvenzionati a Pizzo, che mi pare fossero scopo principale dell'ordine del giorno dell'onorevole Marincola, è sempre subordinato alla medesima questione, cioè che la Camera voglia aumentare le spese per il servizio postale marittimo, o in relazione a Pizzo, o Paola, o a Catanzaro, od alle comunicazioni fra Cagliari e Napoli, od a quella fra Palermo, Pantelleria e Tunisi. Tutto questo pare a me sia una sola questione. La Camera deve risolvere, se vuole o no accrescere la dotazione per il servizio postale marittimo, od a quali corse debba dare la preferenza.

Quanto alla questione del tragitto fra Palermo, Pantelleria e Tunisi, debbo far riflettere, non mi ricordo se all'onorevole Asproni o ad altri, i quali suggerivano che, per minore spesa, la partenza, sia per Pantelleria che per Tunisi, si debba fare da Trapani, non da Palermo, che coi contratti che noi abbiamo colle società, e considerati i luoghi dove debbono far capo coi loro piroscafi, non si può ammettere che possano incominciare le corse da Trapani; avvegnachè le corse, perchè siano fruttuose, e diano quel guadagno che le compagnie hanno diritto di conseguire, devono cominciare da Palermo: non si potrebbe tenere il vapore fermo a Trapani per andare a Tunisi e poi tornare da Tunisi a Trapani.

Al discorso dell'onorevole Nisco, che riguarda particolarmente l'onorevole deputato Bixio, non mi spetta di rispondere.

Alle sagge sue considerazioni sulla marineria mercantile io ho nulla da opporre, e dirò solo qualche cosa su quanto ha esposto l'onorevole Nisco circa la stazione marittima di Aden e la navigazione mercantile che si potrà avviare, per l'Egitto ed il mar Rosso, ai porti delle Indie. Egli insiste sulla difficoltà della navigazione per certi bastimenti attraverso al mar Rosso. Questa difficoltà è universalmente riconosciuta; ma io ho detto, mi pare, nella seduta del 28, quando si discuteva questo capitolo, che i progressi delle art marinaresche sono tali e tanti, e così frequenti e notevoli i perfezionamenti introdotti in questi ultimi anni

nella costruzione dei bastimenti di ogni specie, che, non appena l'istmo di Suez sarà aperto, è indubitabile che l'industria marittima volgerà le sue cure alla costruzione di legni appropriati al commercio diretto fra il Mediterraneo ed i porti d'Asia, senza che abbiano a temere in nessuna maniera il viaggio attraverso il mar Rosso.

Aggiungerò poi come io creda che anche attraverso al mar Rosso sarà applicato in modo ampio e regolare il sistema di rimorchiatori a vapore per i legni a vela, cui riuscisse difficile quella traversata.

Dunque per ora io lascerò da parte cotesta questione, che è quasi una questione accademica.

Ripeto che trovo lodevoli le raccomandazioni dell'onorevole Nisco sulla necessità d'incoraggiare la nostra marineria mercantile, e di provvedere più che sia possibile al suo aumento.

All'onorevole Valerio, il quale ha fatto delle meraviglie sopra alcune cose narrate dall'onorevole Marincola, che se sussistessero come egli le ha riferite, sarebbero di molta gravità, ho per ora risposto quanto basta, dichiarando che quei lagni mi giunsero solo questa mattina, e che ci sarà provveduto dal Ministero.

*MINABREA, presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri.* Io parlo per un fatto quasi personale, perocchè, mentre io era assente, l'onorevole deputato Marincola si è compiaciuto ricordare alcune conversazioni che ebbi l'onore di avere con lui relativamente alle comunicazioni nella Calabria, ed egli ha detto che io aveva consentito nelle osservazioni da lui fatte circa la necessità di aumentare queste comunicazioni, le quali attualmente sono del tutto insufficienti ai bisogni di quelle località.

Io non posso che confermare quello che ha detto l'onorevole Marincola rispetto al mio parere, cioè essere io d'avviso che uno dei principali, anzi il principale elemento di prosperità per quei paesi, è un buon sistema di comunicazioni. Che il Ministero sia persuaso di questa necessità ne ha dato una prova nel presentare e sostenere vivamente davanti a voi il recente progetto di legge relativo alle strade ordinarie, ed il Ministero ve ne renderà nuova prova nel presentare il progetto generale per la continuazione delle ferrovie, le quali furono già votate altra volta, ma la di cui costruzione dovette essere sospesa per sconcerti avvenuti nelle società ferroviarie.

Per me, io ritengo che sia una necessità assoluta, non soltanto per quelle provincie, ma anche per l'Italia, dappoichè quelle provincie fanno parte della gran nazione che si chiama l'Italia; ritengo, dico, come indispensabile che una linea ferroviaria attraversi la Basilicata e venga a congiungersi colla rete delle ferrovie calabro-sicule. Questo, per me, è un bisogno assoluto del nostro paese, ed io spero che, coi mezzi che saranno proposti dal Ministero e che non oltrepasseranno i li-



miti di quanto può fare il paese, si verrà a corrispondere ai giusti desiderii di quelle popolazioni, nell'effettuare il compimento di quella rete ferroviaria che è necessaria e desiderata da tutti.

Io non ho altro da dichiarare all'onorevole Marincola.

**NICOTERA.** La Camera sarà rimasta sorpresa come me, quando l'onorevole Marincola, in una questione, grave per se stessa, poichè riguarda interessi vitalissimi di una parte d'Italia, ma non tanto grave quanto lo potrebbe essere una discussione politica, prendendo occasione da questo modesto capitolo del bilancio, ha voluto venir fuori, se non colla spiegazione di un programma, per lo meno con delle dichiarazioni personali. Ed io, perchè mi onoro di essere anche calabrese, non debbo lasciare senza osservazione alcune dichiarazioni che l'onorevole Marincola ha creduto di fare e che, secondo me, farebbero molto torto al paese al quale entrambi apparteniamo.

L'onorevole Marincola ha dichiarato che per noi calabresi non vi è politica, che per noi vi è una questione di strade. Fino a tanto che si fosse limitato ad esprimere questo come suo sentimento personale, nessuno avrebbe avuto diritto di muovergli osservazione, ma quando l'onorevole Marincola ha detto che, ritornando in Calabria, non gli domandano della salute dei capi-partito, ma gli domandano invece delle strade e degli altri mezzi di comunicazione, avrebbe dovuto completare la narrazione, ed avrebbe dovuto dire che se non gli domandano come stanno i capi-partito, si è perchè non si ha più fiducia nei capi-partito di questa Camera, compreso il Ministero; avrebbe dovuto dir questo e ricordare che egli appartiene ad un paese, nel quale, per essere nominato deputato, ha dovuto fare un programma politico radicale prima dell'elezione, più di quello che avrei potuto farlo io.

**MARINCOLA.** Domando la parola per un fatto personale.

**PRESIDENTE.** Sono tutte cose estranee al bilancio. (*ilarità*)

**NICOTERA.** Perdoni, io debbo...

**PRESIDENTE.** Ella è nel suo diritto, faccia pure; ma anche io ho il dovere di richiamare gli oratori all'argomento. Sono già due giorni che si discute su questo capitolo 35.

**NICOTERA.** Riconosco il diritto...

**PRESIDENTE.** E il dovere.

**NICOTERA.** Riconosco il diritto e il dovere nell'onorevole presidente di richiamare alla questione un deputato quando se ne allontana; ma, permetta che lo dica con quel rispetto che io gli professo, egli avrebbe dovuto adoperare la stessa misura verso l'onorevole Marincola quando evidentemente se ne allontanò.

**PRESIDENTE.** Non me ne sono accorto. (*Si ride*)

**NICOTERA.** E siccome l'onorevole Marincola non si è limitato a fare delle dichiarazioni che lo riguardavano

personalmente, ma ha fatto delle dichiarazioni che toccano il paese; così io, che mi onoro di essere nato in quella parte d'Italia, non posso lasciar passare che l'onorevole Marincola riferisca qui delle opinioni che non credo esatte.

L'onorevole mio amico personale Marincola ha fiducia nell'attuale amministrazione, perchè questa ha fatte delle promesse. Io non discuto di questa sua fiducia; in quanto a me dichiaro che io non ho fiducia nell'attuale amministrazione: primo, perchè io non so slegare la questione stradale dalla questione molto più importante, che è la questione generale, che è la questione politica, amministrativa e finanziaria; e poscia perchè credo che il Ministero Menabrea non potrà tradurre in atto le sue promesse. Io non voterò mai per un Ministero, per la considerazione che concedesse al mio campanile tutte le strade possibili, e non facesse poi nel resto l'interesse della nazione. Dico questo all'onorevole Marincola, il quale si è affrettato di troppo a fare il san Giovanni Battista, il precursore. (*ilarità*)

Vengo adesso alla questione.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha voluto smentir subito la fiducia che ripone l'onorevole Marincola nel Ministero; sebbene l'onorevole Marincola mi potrebbe osservare che l'attuale ministro dei lavori pubblici non sarà poi quello che dovrà attuare le promesse che il presidente del Consiglio gli ha fatte.

Ma è veramente confortante la risposta! Abbiate pazienza. Che cosa significa dire agli abitanti di quella parte d'Italia, che aspettano ormai da nove anni: abbiate pazienza? Significa: aspettate ancora altri sette od otto anni. Se *l'abbiate pazienza* fosse accompagnato da un'altra dichiarazione del Ministero, quella cioè che, fino a quando avrete pazienza, pagherete meno di quel che pagano gli altri, comprenderei che si potesse dir loro: abbiate pazienza; ma siccome disgraziatamente questa dichiarazione il Ministero non può farla, e noi abitanti di quella parte d'Italia abbiamo il dovere di pagare le imposte come le pagano gli altri, così *l'abbiate pazienza* dell'onorevole ministro è un amaro conforto.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** È per le strade solamente. Non si possono fare in un tratto.

**NICOTERA.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che i lamenti sono recenti.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Delle Camere di commercio.

**PRESIDENTE.** Prego il signor ministro di non interrompere (*ilarità*), altrimenti non si finisce più!

**NICOTERA.** Io posso assicurare il signor ministro dei lavori pubblici che i lamenti incominciarono dal giorno in cui il Governo credette di accordare un privilegio ad una sola società di navigazione. Da quel giorno si rese impossibile a tutte le altre società di poter fare la concorrenza alla società Peirano e compagnia; poichè, non avendo le altre società la sovvenzione che ha

questa, evidentemente non possono tenere testa ad essa.

L'onorevole ministro ha detto che la compagnia Florio faceva una concorrenza, o, meglio, questo risulta dalla risposta della società Peirano. Senta un poco l'onorevole ministro la verità delle cose.

La compagnia Florio, per un certo puntiglio, realmente voleva fare la concorrenza alla compagnia Peirano; ma, ad onta che la compagnia Florio fosse una compagnia abbastanza ricca, ed avesse degli eccellenti vapori, pure non poteva lottare colla compagnia Peirano, la quale faceva approdare quasi tutti i giorni vapori tanto a Paola, quanto al Pizzo, e ribassò talmente le tariffe, che i posti di prima classe da Napoli al Pizzo si pagavano 4 lire, e si arrivò al punto che si dava il viaggio *gratis*. Il presidente della Camera di commercio di Catanzaro, persona rispettabilissima, viaggiò sul vapore da Pizzo a Napoli *gratis*.

Come vuole il signor ministro che, quando si ha a lottare con un colosso di questa fatta, le altre società possano tener testa? Quale è quindi il vantaggio che hanno ottenuto le Calabrie dal contratto fatto colla compagnia Peirano?

Fatta impossibile la concorrenza degli altri vapori, la società Peirano diventò padrona assoluta di mettere quelle condizioni che volle.

**PASINI**, *ministro dei lavori pubblici*. No.

**NICOTERA**. Di mettere quelle condizioni che volle.

Io credo che l'onorevole Marincola non si sarebbe avventurato ad asserire una cosa così grave, e debbo ritenere che egli possa presentare le polizze di carico, dalle quali apparirà quello che si è pagato pel trasporto delle mercanzie sul vapore settimanale, ed allora io non so quello che potrà dire in sua discolta la compagnia Peirano. Il certo è questo che noi siamo condannati, secondo l'onorevole ministro, ad aspettare che si compiano le strade ferrate, il che importa attendere per altri quattro o cinque anni, ed intanto dobbiamo subire la volontà della compagnia Peirano, perchè, ripeto, non è possibile che vi sia un'altra compagnia che possa lottare con questa.

Io spero, senza avere tutta quella fiducia che ha l'onorevole Marincola, io spero che il Ministero vorrà prendere in seria considerazione le condizioni difficili nelle quali si versa in quel paese. È quasi impossibile il viaggiare per terra in certi mesi dell'anno, poichè si debbono superare tre pericoli: il pericolo del ritardo, il pericolo di rompersi la nuca ed il pericolo di essere presi dai briganti. Per mare poi noi abbiamo un approdo ogni otto giorni a Paola ed un altro dopo altri otto al Pizzo, oltre il vapore straordinario settimanale.

Ora, siccome non abbiamo porti, accade che nell'inverno non si può approdare, come è avvenuto nel 1864 che per un mese e mezzo di seguito i vapori non pote-

rono approdare nè alla marina del Pizzo, nè alla marina di Paola, ed allora si resta segregati.

Questo non mi pare che sia regolare, e spero che il Ministero vorrà pensare seriamente a migliorare alquanto le condizioni difficili di quel paese. E siccome gl'interessi privati si collegano necessariamente cogli interessi dello Stato, così io credo che convenga al Governo, anche per interesse, non dirò di buona amministrazione, ma per interesse finanziario, di porre a questa condizione di cose.

La Calabria è condannata a vedere tutti i suoi prodotti, meno la seta, la liquirizia e qualche altra produzione di poco conto, consumarsi nel paese, perchè, se si volessero esportare, le spese di trasporto sono tali, che ne renderebbero il prezzo superiore a quello dei prodotti degli altri paesi. Per esempio, noi abbiamo una produzione di vino che potrebbe benissimo fare concorrenza agli altri vini d'Italia, ma i prezzi di trasporto rendono impossibile questa concorrenza. Io dirò quello che è accaduto a me. Ho voluto portare una cassetta di venti bottiglie: ebbene, il solo trasporto mi è costato 47 lire. Ora, comprende la Camera che sarebbe impossibile fare concorrenza ai vini di Toscana e del Piemonte. Gli olii si vendono a prezzi infimi, perchè i negozianti incontrano difficoltà a caricare sulla nostra marina, dove non c'è porto nè ricovero alcuno.

Io quindi ripeto, senza fare per ora questione di fiducia o non fiducia, perchè la esperienza di nove anni mi giova a qualche cosa, e come san Tommaso, voglio toccare e poi avere fiducia: ma in chi potrei avere fiducia? Nei morti o nei morituri? (*Si ride*) Aspettiamo che risorgano a vita, ed allora poi vedremo se dobbiamo aver fiducia o no.

Ma poichè l'onorevole presidente del Consiglio, il quale specialmente da qualche tempo mostra di volersi lodevolmente occupare della comunicazione delle Calabrie, ci ha detto di cercare il modo, senza aggravare il bilancio dello Stato, di aumentare gli approdi dei vapori alla marina del Pizzo e di Paola, faccia almeno due volte al mese approdare alla marina di Catanzaro ed una alla marina di Santa Eufemia.

**MENABREA**, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri*. Poichè sono interpellato direttamente dall'onorevole Nicotera, sono in debito di rispondere.

Mi pare che l'onorevole deputato abbia parlato come se non fosse nelle intenzioni, nè nei desiderii del Ministero, qualunque esso sia, di favorire questi approdi (sia questo o un altro Ministero, non importa; fosse anche lei al Ministero, la cosa non cambia), di accelerare, per quanto è possibile, lo stabilimento delle comunicazioni nelle provincie meridionali che ne sono maggiormente sprovviste, specialmente in Calabria e nella Basilicata.

A me pare che tutti gli atti e del Ministero presente e dei passati, lo stesso sarà dei futuri, dimostrano che il Governo si è preoccupato e si preoccupa grandemente di queste comunicazioni; e quando il mio collega dei lavori pubblici ha detto di prendere pazienza, ha inteso dire di aspettare che tutte le leggi votate dal Parlamento abbiano potuto avere il loro effetto.

Ora sappiamo tutti che, per fare una strada, ci vuole e tempo e danaro; ed è impossibile, anche col danaro, farla in un giorno. Ma intanto oggi è già molto che si sia stabilita la costruzione di queste strade e che siansi stanziati nel bilancio i fondi per eseguirle.

L'onorevole Nicotera si lamenta che i bastimenti non possono approdare a quelle marine. E che colpa ne ha il Ministero di questo? È la condizione delle coste che non presentano ricoveri.

Mi permetta però l'onorevole Nicotera di ricordare che sulla proposta del Ministero, anni sono, è stata votata la costruzione di un porto su quelle coste che erano inaccessibili, ed è il porto di Santa Venere, e credo, se si è oggi spesa una ragguardevole somma, fra poco tempo dev'essere ultimato. Ultimato poi che sia quel porto, sarà più facile avere delle comunicazioni marittime regolari più di quelle che esistano attualmente.

Io non insisterò maggiormente sopra questo argomento; ma ritenga la Camera e ritenga l'onorevole Nicotera che il desiderio del Ministero e di qualunque venga a sedere su questi banchi sarà sempre di fare in modo che le provincie meridionali, le quali si trovano in condizioni diverse, si riavvicinino il più possibile, mediante un buon sistema di comunicazioni, alle provincie settentrionali.

D'altronde il Ministero ha dato sempre delle prove delle sue intenzioni a questo riguardo.

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

**MARINCOLA.** Non posso lasciare la Camera sotto l'impressione del richiamo del mio ex-amico politico e sempre amico personale Nicotera. Io non riconosco in alcuno il diritto di farla da tutore della mia condotta politica in Parlamento, e molto meno quando non si è voluto leggere bene nel mio programma politico, che d'altronde non mi portò alla Camera. Il mio programma è datato dal 1865, ed allora non venni eletto.

Se dunque quello fosse stato il mio programma, come dice il mio amico Nicotera, esso non fu accettato dai miei elettori. Ma io lo ritengo come se lo avessi fatto dopo, e prego l'onorevole Nicotera di leggerlo bene, o di non farsi insinuare da chi l'ha letto in mala fede. Io diceva in quel programma (notate che allora non si era fatta ancora la guerra del 1866 all'Austria) che bisogna tenersi in armi per cogliere ogni opportunità felice per fare la guerra all'Austria ed avere la Venezia; e, circa la questione romana, che Roma sarà

attratta nell'orbita dalle aspirazioni nazionali: parole precise del mio programma. Ora io ritengo che la sola questione politica capitale sia la questione romana.

Quindi, se voi volete intendere ch'io abbia fatto una abiura politica, io non ho fatto abiure politiche; per me la questione romana è questione di opportunità: guardate il programma che avete citato, e non l'interpreterete in un modo diverso da quello che ho voluto esprimere. Roma sarà attratta nell'orbita delle aspirazioni nazionali significa: Roma sarà la capitale d'Italia.

L'altra parte del mio programma era la promessa al mio paese di consacrare tutta l'opera mia, onde far sì che la Camera provvedesse alle condizioni economiche di quelle provincie, ed è oggi che sento di compiere il mio mandato, e quando la Calabria sarà soddisfatta nelle sue aspirazioni, mi reputerò felice di aver fatto qualche cosa per essa.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Torniamo di grazia al servizio postale. (*Viva ilarità*)

**PRESIDENTE.** Vedono se io aveva ragione quando cercavo di abbreviare la discussione e di evitare queste digressioni!

**MARINCOLA.** Io non ho ambizione di fare il deputato, non ho, nè voglio nulla dal Governo. L'onorevole Nicotera lesse pochi giorni sono una lettera di un mio amico il quale mi sconsigliava dal dimettermi dall'ufficio di deputato (*Interruzioni del deputato Greco Luigi e di altri a sinistra*), perchè io era stanco di portarlo. Tanta è la mia ambizione, tanto è l'affetto che porto agli uomini del Governo!

Dico la verità. Se poi ho fatto la conversione di San Giovanni Battista, lo pregherei di non parlare di trasformazioni, perchè sarebbe una materia troppo vasta, sulla quale pochi potrebbero parlare, e dico soltanto che mi onoro se potessi imitare l'apostolo e il precursore dei nuovi principii e del riscatto dei popoli.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare per un fatto personale l'onorevole Nicotera.

**NICOTERA.** Mi terrò strettamente al fatto personale.

Prima di tutto debbo dichiarare all'onorevole mio ex-amico politico Marincola (il quale con questa parola di *ex-amico* ha dimostrato d'aver cambiato politica) che non mi sono permesso di fare la critica del suo nuovo programma. Ho detto che l'onorevole Marincola è padrone di pensare come vuole, ma non deve fare in questa Camera delle dichiarazioni che possono in certo modo rivelare il pensiero degli altri. Ch'egli abbia ricevuto una lettera d'un suo amico, il quale lo sconsiglia dal dimettersi, è perfettamente vero, ma la Camera comprenderà che si può avere un amico anche retrogrado che consiglia o sconsiglia. Questo nulla importa.

In quanto al suo programma, assicuro l'onorevole Marincola che l'ho letto bene: l'ho letto tanto bene in

quell'epoca, che l'onorevole Marincola deve ricordare che ho scritto ai suoi ed ai miei amici di Catanzaro per appoggiare la sua candidatura. Creda pure, l'onorevole Marincola, che, se io non l'avessi letto com'era, non avrei scritto quelle lettere.

**PLUTINO AGOSTINO.** Ho domandato la parola quando l'onorevole Marincola ha detto che le Calabrie veramente sono peggio che un'isola riguardo agli approdi.

Nelle ultime vacanze io ho avuto occasione d'andare anche in Calabria, ed avendo trovato un tempo orribile a Napoli, insieme coll'onorevole Melissari abbiamo fatto la corsa da Napoli a Reggio sulla strada nazionale postale, e ci abbiamo messo otto giorni.

Abbiamo trovato otto o dieci interruzioni sull'unica linea nazionale postale che vi è da Reggio a Napoli: specialmente erano impraticabili i passi di Castelluccio, Mormanno, la Macchia della Tavola ed Amato.

Voi sapete che per questa strada, in complesso, si è stanziata la somma di 73,000 lire, se non vado errato. Ebbene, questa strada è in uno stato così deplorabile che non solo 73,000 lire, ma nemmeno 373,000 lire possono fare sì che questa strada possa essere sistemata per la fine del 1870, e non del 1869, come era convenuto nell'appalto.

Notate che ci trovammo in un punto, alla Macchia della Tavola, nel quale ci era un'interruzione larga quanto lo spazio che corre da me allo stallo del signor presidente. Colà 11 diligenze postali soffrirono positivi ritardi, e tre, compresa la nostra, rimasero affondate nel torrente, che poteva essere benissimo allacciato nel suo primiero alveo con piccolissima spesa di urgenza dalle stesse autorità locali della provincia di Cosenza.

Avrei desiderato che i miei colleghi fossero stati presenti a quello spettacolo, a vedere l'onorevole nostro collega Melissari che, portato sulle spalle di un uomo, ha dovuto correre gran pericolo nel torrente per andare a togliere le valigie dalla corriera postale, le quali valigie contenevano, oltre la corrispondenza postale, 200,000 lire in oro e 10,000 lire di rendita pubblica italiana, spedite per terra con grave pericolo, perchè pel cattivo tempo i vapori postali nel mese di marzo non approdarono.

Ed io mi congratulo col Governo da una parte, e deploro dall'altra che vi sia stupendo contrasto tra la impossibilità di viaggiare, e la sicurezza delle strade, perchè il brigantaggio che ha durato tanto tempo nelle Calabrie, se continuasse ancora ai tempi che corrono, io sono sicuro che quelle strade non avrebbero potuto essere passate da chicchessia.

Noi siamo rimasti 24 ore nel bosco della Macchia della Tavola, che è il punto più pericoloso; non abbiamo avuto molestia da chicchessia ed abbiamo potuto proseguire il nostro viaggio.

Adesso dirò all'onorevole ministro dei lavori pub-

blici che la posizione geografica d'Italia non impedisce punto che siano soddisfatte le domande dell'onorevole mio amico Marincola. I vapori che partono da Messina passano davanti a Pizzo e Paola ad ogni loro corsa, quindi non è neanche questione di finanza, è questione di buon volere, perchè può essere questione di qualche centinaia di lire, non trattandosi che di una piccola deviazione di quattro o cinque miglia per fare l'approdo a Pizzo e Paola, andando o venendo da Napoli.

Io so che da Reggio abbiamo il vantaggio di poter fare la rotta sino a Napoli quattro volte la settimana, come diceva l'onorevole Marincola, ma quei di Catanzaro e di Cosenza non possono viaggiare nè per terra nè per mare, perchè i vapori non approdano spesso volte neanche nelle corse quindicinali.

Io non so cosa ci sia riguardo alle tariffe. Per quanto a me consta, però, io debbo dichiarare che la società Peirano e Danovaro ha buoni e cortesi capitani, ha buoni vapori, ed il servizio lo fa accuratissimamente, e noi dobbiamo essere grati a quella società, perchè dalla sua installazione sino ad oggi, quantunque non ci fossero fari, quantunque le spiagge delle Calabrie siano difficilissime all'approdo, quegli intelligenti marinai non hanno ancora prodotto un centesimo di danno agli interessi commerciali dei Calabresi.

Per conseguenza, per mio conto, io mi dichiaro grato alla intelligente amministrazione Danovaro.

Dirò di più come a Reggio vi sono quattro botti d'ancoraggio fatte a spese del municipio. Ve n'è anche una a Catanzaro, e quindi i vapori possono ormeggiarsi.

Il porto di Santa Venere, o signori, al quale hanno concorso anche le tre provincie calabresi, è un ricovero sufficiente: tanto ciò è vero, che il 30 marzo ultimo, quando noi passavamo da Catanzaro a Reggio (ho voluto contarli) c'erano 30 bastimenti ricoverati in quel porto. Ora, io non trovo ragione perchè il vapore Peirano tutte le volte che trova i marosi sulle spiagge del Pizzo non vada a fare l'approdo a Santa Venere, e che là si stabilisca regolarmente il viaggio periodico settimanale, e che quei vapori, i quali partono da Messina a Napoli e da Napoli a Messina non possano toccare anche l'approdo del Pizzo e di Santa Venere, quando occorresse pel cattivo tempo.

Quanto alla marina di Catanzaro, tutte le volte che il vapore postale fa il viaggio dell'Adriatico si potrebbe anche stabilire che ci fosse quell'approdo, perchè quei vapori non debbono fare delle corse distanti, e la navigazione stessa porta che passino rasenti a questo punto: la differenza non è che di qualche ora di ritardo per l'approdo e di qualche centinaio di lire di più per la spesa.

In conseguenza prego il ministro dei lavori pubblici di prendere in seria considerazione quest'avvertenza.

Si è detto qualche cosa sulla questione politica della

Calabria, ed anch'io, calabrese, intendo dire su questo una parola.

Non approvo precisamente quello che ha detto l'onorevole Marincola; ma c'è un punto di *contatto* che io voglio spiegare, se me lo permettono i miei onorevoli colleghi.

È certo che i Calabresi hanno dovuto subire la frase dell'*abbiate pazienza* per nove anni. È certo che, per quanto essi mantengano illibato il loro programma politico, per quanto intendano di mantenere i principi di libertà, altrettanto hanno diritto di reclamare per le ingiustizie che finora hanno subito. L'onorevole Marincola, nel tradurvi questo concetto, « insomma non mi domandano come stanno i capi-partito, » ha voluto dire che non è solo della questione politica, di cui si occupano i Calabresi; ma si occupano anche della questione della riparazione di giustizia cui hanno diritto, tanto più che non mancano mai, nè colle leve, nè con tutti gli altri aggravi ed imposte a concorrere potentemente a favore dell'Italia.

Sotto quest'aspetto io intendo che si deve spiegare la proposizione che abbiamo udita dall'onorevole Marincola.

Quindi credo che si può benissimo conciliare tutto ciò che ha detto l'onorevole Marincola, con quanto ha detto l'onorevole Nicotera in riguardo alle Calabrie.

*Molte voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** È stata domandata la chiusura, chieggo prima di tutto se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la pongo ai voti.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Parli pure.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Io voleva dare alcune spiegazioni sulle osservazioni fatte e dall'onorevole Marincola e dall'onorevole Plutino circa la possibilità e facilità che vi sarebbe a loro parere di far approdare a Pizzo e a Paola i vapori che ora fanno le corse da Napoli a Messina.

La società Florio ha un contratto per queste corse da Napoli a Messina. Se si volesse, pagando un maggior prezzo che ammonterebbe a circa 40 mila lire, obbligare la società a fare scalo a Pizzo e Paola ne avverrebbe uno sconcio nell'orario delle corse, perchè l'arrivo a Messina sarebbe ritardato di circa dieci ore e il piroscafo arriverebbe in quella città solo verso la mezzanotte invece di arrivare alle ore due e mezzo dopo mezzo giorno, ora comodissima per i passeggeri, nè si potrebbe in questo caso approdare nella stessa giornata a Reggio.

Nel ritorno poi da Messina bisognerebbe anticipare le partenze dall'una pomeridiana alle tre antimeridiane con danno del commercio, e con grande disagio dei passeggeri, senza poter fare approdare il piroscafo a Reggio.

Analoghi inconvenienti avverrebbero se si volesse obbligare il Peirano a fare un approdo settimanale alla marina di Catanzaro.

Non conviene dunque alterare l'orario delle corse fra Napoli e Messina, perchè non si può obbligare i passeggeri a partire nel mezzo della notte da Messina per Napoli, ed a giungere egualmente a Messina nel mezzo della notte.

Quanto alla società Peirano, della quale l'onorevole Plutino ha fatti meritati elogi, debbo ripetere ciò che ha già accennato l'onorevole Valerio, vale a dire che c'è una convenzione e che la società l'adempie esattamente. E circa alle tariffe dirò che esse sono pubblicate in base alla convenzione, e che sono osservate dalla società.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Chiedo di parlare.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Quanto alle difficoltà che ha recentemente incontrate l'onorevole Plutino per recarsi nell'estrema Calabria, è verissimo che le grandi piogge avvenute nei decorsi mesi hanno guastate in più punti le strade ed anche rotti e portati via alcuni ponti pei quali l'onorevole Plutino avrebbe dovuto passare. Ma di questi incidenti, non ricordo bene a quali degli onorevoli deputati ho dato in iscritto, non è gran tempo, soddisfacenti spiegazioni. Abbiamo poi dati ordini pressanti perchè i lavori per ristabilire le comunicazioni stradali siano presto compiuti; chè quelli son paesi nei quali è anche difficile alle volte il condurre i lavori con celerità; ciò nondimeno il Ministero si darà ogni premura perchè le comunicazioni non sieno difficoltà od interrotte. (*Ai voti! ai voti!*)

Io pregherei la Camera a voler prendere una risoluzione sopra questo capitolo 35, e vorrei ricapitolare anche le questioni pendenti circa il medesimo. La somma portata nel bilancio e approvata dalla Commissione e dal Ministero è di lire 6,072,336.

Ma, per poter far fronte a tutte le spese che importano le corse che sono attualmente in vigore, bisogna aggiungere lire 55,631, cioè quella somma la quale non abbiamo potuto economizzare in alcuna maniera senza mancare ai contratti che erano in corso quando si era stabilito su questo capitolo un'ulteriore economia di lire 160,000.

E poi c'è il progetto di rimettere la corsa fra Cagliari e Napoli; e questa corsa, computando solo dal 1° giugno, perchè ormai per tre mesi fu sospesa, importerebbe pei sette ultimi mesi dell'anno corrente lire 26,460.

**ASPRONI.** Perchè dal 1° giugno? Dal 1° maggio.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Il 1° maggio è domani, ella vede che è impossibile riattivare domani quella corsa; io dunque metto il 1° giugno.

Bisognerebbe dunque inevitabilmente aggiungere la somma di lire 81,092 a quella stanziata nel progetto di bilancio.

Resterebbe la questione della corsa da Palermo a

Tunisi, riguardo alla quale debbo ripetere che non è possibile di fare partire le corse dalle coste meridionali della Sicilia, perchè la compagnia Florio fa il suo viaggio da Palermo a Siracusa lungo la costa meridionale, e, quando deve andare a Tunisi, bisogna che parta sempre da Palermo per ritrarre un vantaggio dalle sue corse. Abbiamo pure veduto l'altro giorno che i vapori delle società, che debbono approdare alla Sardegna, partono sempre da Genova, perchè non vi sarebbe il tornaconto a partire soltanto da Livorno. Bisogna che le corse siano complete per accogliere tutte le concorrenze e dare un sufficiente vantaggio alle società.

Io pregherei quindi l'onorevole presidente di voler sentire quanto sarà per esporre l'onorevole relatore, e pregherei la Camera ad accettare la prima inevitabile aggiunta delle lire 55,631, subordinatamente l'altra di lire 26,460 per le corse tra Cagliari e Napoli, e poi decidere separatamente sulle altre domande che vennero fatte.

*Molte voci.* Ai voti! ai voti! La chiusura!

**PRESIDENTE.** Essendosi domandata la chiusura, la pongo ai voti, riservando però la parola al relatore.

**MASSARI G.** No! no!

**PRESIDENTE.** Han parlato molti, e il relatore non ha ancor detto verbo. Mi pare che la giustizia esiga che ancor esso possa dire la sua opinione.

**CALVINO.** Domando la parola contro la chiusura.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

**CALVINO.** Se la Camera chiudesse la discussione, io non potrei più rivolgere al ministro dei lavori pubblici una semplicissima preghiera: egli è per ciò che io la prego di volermi permettere di dire ora, oppure dopo chiusa la discussione, pochissime parole.

**PRESIDENTE.** Le osservo che vi sono altri iscritti.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Ella potrà fare, quando vorrà, qualunque interpellanza o raccomandazione, giacchè a proposito del capitolo 35 sul servizio postale e marittimo s'intavolarono discussioni cotanto estranee all'argomento, che da qualunque altro capitolo del bilancio ella potrà pigliare occasione per fare le sue raccomandazioni. (*Mormorio a sinistra*)

**PRESIDENTE.** Pongo dunque ai voti la chiusura, riservata la parola al relatore.

(È approvata la chiusura.)

L'onorevole relatore ha facoltà di dire due parole.

(*Risa*)

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Le mie poche parole si limiteranno soltanto a ciò che riguarda lo stanziamento dei fondi in bilancio nel capitolo che si discute da due giorni a questa parte. Due sono le proposte di aumento a questo capitolo sorte da deputati, ed ora una terza è stata fatta dall'onorevole ministro pei lavori pubblici.

Principiando dalla prima proposta d'aumento di cui fu discorso nella seduta anteriore, quella cioè risguar-

dante il ripristinamento della corsa per vapore postale tra Cagliari e Napoli, debbo prima di tutto sdebitarmi presso l'onorevole Asproni, che mi accusa di non aver appoggiata la sua mozione per la doppia corsa mensile. Il mio dovere era d'informare la Camera del tenore delle istanze che avevano dirette ed il municipio e la Camera di commercio di Cagliari, e la Camera di commercio di Napoli, dalle quali istanze si chiedeva solo una corsa mensile. Quindi la Commissione non poteva eccedere le domande che venivano fatte, e di cui aveva obbligo di riferire; ed io rammento alla Camera che la Commissione fece buon viso a queste domande ed annuì per parte sua a che si tornassero ad inserire i fondi occorrenti pel ripristinamento di queste corse, passando anche sopra, giova notarlo all'onorevole Asproni, su qualche difficoltà di forma che qualcuno della Commissione non lasciò di far presente.

Quanto all'aumento delle lire 55 mila e tante, che testè, signori, avete udito dall'onorevole ministro che conviene aggiungere nel capitolo 35, attesochè non è stato possibile di conseguire l'economia risultante dallo stanziamento di questo capitolo tra il 1868 ed il 1869, la Commissione dovette far conoscere che è soggetto nuovo per lei, e che non potè far parte perciò delle sue determinazioni. La Commissione ha accolta l'intera somma di 6,072,336 lire quale era proposta dal Ministero pel bilancio del 1869.

A questa somma nessuna variazione è avvenuta colla nota appunto chiamata di variazione del 2 ottobre 1868; ora, la proposta nuova di 55,000 lire e tante (se io non prendo abbaglio), non si riferisce alle indagini fatte in proposito dalla Commissione.

Resta la terza proposta di aumento di fondi relativa alla corsa dei vapori tra la Sicilia e la Tunisia. Debbo prima di tutto far osservare che all'articolo 5 del capitolo di cui si tratta è pure stanziato l'occorrente per la corrispondenza a vela tra Trapani e la Pantelleria. Ora, si desidererebbe che questa corsa a vela fosse sostituita dal battello a vapore ed estesa fino alla Tunisia. Quanto a me posso manifestare il sentimento che le ragioni esposte dall'onorevole Pescetto hanno avuto gran peso; e come relatore debbo fare ancora un'osservazione generica che si riflette al soggetto e che in certa guisa esplica il concetto fondamentale che animò gli studi della Commissione.

La Commissione, non tanto rispetto a questo capitolo, quanto in genere per tutto il bilancio dei lavori pubblici, stabili in massima di strettamente guardare dove era possibile di fare delle economie rispetto, a partite ed a somme che riflettessero (lasciatemi dire la parola) il personale, e non tanto il personale riguardo alle persone, ma riguardo a circostanze che dessero luogo di fare rilievi e restrizioni, dipendentemente, cioè, da condiscendenze o da larghezze che non si confacessero con lo stato delle nostre finanze. Rispetto bensì a servizi si prefisse di non accedere a

riduzioni, quasi direi, non abbastanza giustificate, o meschine nel risultamento loro, che impedissero di estendere un eguale trattamento per qualsiasi parte d'Italia comprese le estreme e minute come la Pantelleria ed altre venute in discorso durante questa discussione.

Fatte queste premesse, credo ancora che se realmente il voto della maggioranza della Commissione fosse stato accolto nel non ammettere appunto aumenti pel personale fuori pianta e personale non designato in pianta, come procedette pella nota di variazione più volte menzionata, aumenti che ascendono a 200,000 lire, detratta ancora la somma che la Commissione accordò ai capitoli 29 e 34, in verità, diceva, noi avremmo con queste 200,000 lire i fondi da poter ampiamente soddisfare a tutte le richieste che pendono dai nostri voti.

Ma, ritornando al tema della corsa di vapori pella Tunisia, e fatte queste premesse per schiarimento alla Camera, la Commissione deve dichiarare che per questo terzo articolo essa non ha studiato bastantemente la questione in modo da potersi pronunciare sopra un argomento (giova ben notare) estraneo e non iscritto nel bilancio del 1869.

Io credo non aver bisogno di riassumere le parole dette, affinchè il costruito ne rimanga chiaro e compito a norma della votazione speciale che dovrà farsi. *(Ai voti! ai voti!)*

**PRESIDENTE.** Si procederà alla votazione.

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

« La Camera confida che il Governo del Re si occupi a riordinare per la prossima apertura del Canale di Suez il servizio della nostra navigazione sussidiata, onde sia generalmente preferibile la via dell'Italia per le relazioni fra l'Occidente e l'estremo Oriente. »

*(È appoggiato.)*

**NISCO.** Lo ritiro, perchè il ministro ne ha accettato il concetto.

**PRESIDENTE.** Allora non è più il caso di metterlo ai voti.

Gli onorevoli Damiani, La Porta, Pescetto e Calvino propongono che la cifra assegnata al capitolo 35 sia aumentata di 40 mila lire, oltre la somma proposta dalla Commissione ed applicata alla riattivazione del servizio postale tra Palermo e Tunisi per quest'anno.

Questa proposta mi sembra compresa in quella del signor ministro.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Bisogna distinguere; sono quattro le proposte d'aumento.

La prima secondo il Ministero è di 55,631 lire per poter far fronte alle spese che importano le corse che sono in attività, non avendosi potuto ottenere di supplirvi intieramente colle tentate economie.

La seconda è quella di aggiungere la somma di 26,460 lire, per riattivare dal 1° giugno la corsa fra

Napoli e Cagliari. Poi c'è una terza proposta di aggiungere un'altra somma per la navigazione da Palermo a Tunisi. Dopo credo che se ne vorrebbe una quarta pegli approdi in Calabria. Bisogna dunque metterle ai voti una alla volta queste proposte.

**PRESIDENTE.** Io comincerò dal mettere ai voti la proposta del signor ministro, e, se non si domanda la divisione, la metterò ai voti complessivamente.

Il signor ministro propone che si aggiunga a questo capitolo la somma di lire 82,091, cioè lire 55,631 a saldo delle spese necessarie per le corse che si fanno presentemente, e lire 26,460 per la corsa da Cagliari a Napoli, dal 1° luglio al 31 dicembre.

Io metto ai voti complessivamente questa proposta...

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Faccio osservare che ad una di queste proposte la Commissione aderisce, all'altra si oppone.

**PRESIDENTE.** Ha diritto alla divisione.

Quindi pongo ai voti la prima delle proposte fatte dal signor ministro, cioè quella dell'aumento di lire 55,631 a saldo delle spese necessarie per le corse che si fanno attualmente.

*(La Camera approva.)*

Ora pongo ai voti l'altra proposta, cioè l'aumento di lire 26,460 per la corsa da Cagliari a Napoli.

*(La Camera approva.)*

Gli onorevoli Damiani, Calvino, La Porta e Pescetto propongono l'aumento di lire 40,000 da applicarsi alla riattivazione del servizio postale fra Palermo e Tunisi per quest'anno.

Domando se questa proposta è appoggiata.

*(È appoggiata.)*

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** La corsa fra Palermo e Tunisi importa molto più di lire 40,000; questo mi sembra averlo dimostrato con computi diligentissimi; tale corsa vi costerà lire 81,900 all'anno; è un calcolo che risulta da questi prospetti.

Per soli sei o sette mesi si spenderebbe meno in proporzione. Bisognerebbe dar tempo per fare il contratto, perchè non si può conchiudere dall'oggi al domani un contratto di questa natura.

**DAMIANI.** Quelle 40,000 lire, aggiungendovi la somma per la barca che va a Pantelleria, potrebbero servire pel 1869 al servizio tra la Sicilia e Tunisi, di sei mesi, riservandosi di provvedere per l'intero sul bilancio del 1870.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Intorno questo articolo non ho a far altro che ripetere la raccomandazione fatta dal ministro delle finanze, anzi da tutto il Ministero, che una qualche economia bisogna praticarla anche a questo capitolo 35, e che al Consiglio dei ministri non pare che si possa in quest'anno accettare questa spesa.

**PESCETTO.** Domando la parola per una dichiarazione. *(Mormorio)*

**PRESIDENTE.** Ma, a forza di dichiarazioni... *(Si ride)*

**PESCETTO.** Non solo l'intero Ministero, ma anche la Camera con esso desidera delle economie, ma che siano giuste e che non mettano una popolazione, come quella della Pantelleria, la quale contribuisce a tutti i gravami del paese, in uno stato di completo isolamento dalla madre patria, e di segregazione da tutti i suoi connazionali.

Io confido adunque che la proposta sarà approvata.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti la proposta degli onorevoli Damiani, Calvino, La Porta e Pescetto.

(È approvata.)

L'onorevole Garau aveva proposto di ristabilire nel bilancio le 49,000 lire per la corrispondenza marittima postale tra Cagliari e Napoli.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Vi è già compresa.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Marincola insiste perchè io metta ai voti il suo ordine del giorno?

**MARINCOLA.** Insisto.

**PRESIDENTE.** Do lettura di nuovo dell'ordine del giorno del deputato Marincola:

« La Camera, visto che il servizio postale di navigazione non provvede abbastanza ai bisogni delle provincie di Catanzaro e Cosenza, invita il Ministero a convenire, nel termine più breve possibile, con una delle società di navigazione sussidiate dallo Stato, un altro approdo settimanale sulle rade del Pizzo e di Paola, con tariffa conforme a quella in vigore con le stesse compagnie, ed aggiungere alla convenzione Peirano un approdo settimanale alla marina di Catanzaro, dei piroscafi che navigano tra Genova ed Ancona. »

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** L'ordine del giorno in qualche parte potrebbe essere accettato, ma io lo trovo troppo indeterminato, perchè obbligherebbe a disfare la convenzione conchiusa con la società Peirano, la quale convenzione non si può disfare che d'accordo e consenso col Peirano. Sostituivene una nuova importerebbe sicuramente maggiore spesa; ora io domando se la Camera possa votare un ordine del giorno, che obbligherebbe il Ministero a fare una maggiore spesa senza il corrispondente assegno. Bisogna dunque rimetterla ad un altro anno.

**MARINCOLA.** Ritiro il mio ordine del giorno (*Bravo!*) nella certezza che il Ministero vi provvederà. Ma però debbo prima di tutto dichiarare la insussistenza delle giustificazioni della Compagnia, e domando da questo momento un'inchiesta formale sui fatti da me denunziati alla Camera.

**NICOTERA.** Dichiaro che faccio mio l'ordine del giorno del deputato Marincola, perchè credo non si incontrino tutte le difficoltà accennate dall'onorevole

ministro: basta la buona volontà da parte del Ministero per superarle...

**BOSI.** Ma non può far suo l'ordine del giorno; il regolamento lo inibisce.

*Molte voci.* Non può riprendere l'ordine del giorno.

**NICOTERA...** ed indurre l'amministrazione Peirano a fare qualche altro approdo.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Io non posso accettare nè per me, nè per quelli che verranno dopo di me (*Si ride*), un ordine del giorno che obblighi ad una maggiore spesa di quella compresa nel bilancio.

**PISSAVINI.** Non vi ha che un membro della Giunta il quale possa riprendere una proposta abbandonata.

**PRESIDENTE.** È giusto il richiamo al regolamento. Non metto ai voti l'ordine del giorno Marincola.

Metto a partito il capitolo 35 cogli aumenti che sono già stati votati, cioè nella somma totale di lire 6,194,427.

(È approvato.)

#### PRESENTAZIONE DI UNO SCHEMA DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro guardasigilli.

**DE FILIPPO, ministro di grazia e giustizia.** D'accordo col mio collega il ministro delle finanze ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge relativo alle fabbricerie. (*V. Stampato n° 295.*)

**PRESIDENTE.** Si dà atto al ministro guardasigilli della presentazione di questo progetto di legge, che sarà trasmesso al Comitato privato.

#### SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE

#### SUL BILANCIO DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

**PRESIDENTE.** Passiamo agli altri capitoli del bilancio.

(Sono approvati senza discussione i capitoli seguenti nelle somme proposte dal Ministero e dalla Commissione:)

Capitolo 36. *Indennità per traslocazioni, missioni, ecc.*, lire 150,000.

Capitolo 37. *Spese diverse per il materiale*, lire 650,000.

Capitolo 38. *Premio ai rivenditori dei francobolli ed ai titolari degli uffizi di terza classe sui francobolli da essi venduti*, lire 170,000.

Capitolo 39. *Rimborsi alle amministrazioni postali estere*, lire 536,000.

Capitolo 40. *Casuali per tutti i servizi dipendenti dal Ministero*, lire 180,000.

Così è esaurita la discussione del titolo primo, *Spese ordinarie.*



Ora veniamo al titolo secondo, *Spese straordinarie*, riguardo al quale parmi che vi sieno proposte della Commissione.

Desidero quindi di sapere dall'onorevole relatore della Commissione se egli intende che tali proposte debbano essere poste in discussione ed in deliberazione al principio di questo secondo titolo; poichè, avendone io preso appunto, credo di essermi uniformato al suo desiderio.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io credo che rimangano due proposizioni. Una è intimamente connessa col capitolo 98; e la Commissione insisterà perchè questa sia votata prima che si delibere sulla somma relativa. L'altra proposizione che si legge a pagina 51 del rapporto ha relazione col bilancio straordinario.

**PRESIDENTE.** Ci siamo ora al bilancio straordinario.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io sarei d'opinione che si deliberasse su quella proposizione dopo che si sarà trattato dei servizi dei porti e delle strade.

**PRESIDENTE.** Allora lo prego, quando saremo al momento opportuno, di richiamare il presidente e la Camera su tale quistione.

Rimase sospeso, nel titolo delle spese ordinarie, il capitolo 6, relativo alle spese di trasferte, d'indennità e diverse, al qual capitolo la Commissione assegnò la somma di 328,000 lire.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Fu rimesso alla Commissione perchè considerasse i nuovi documenti presentati dal Ministero, e la Commissione non ha mancato al suo dovere, ed io avrei l'incarico di farne rapporto.

**PRESIDENTE.** Faccia pure.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Si tratta del capitolo sesto del bilancio ordinario riguardante le spese di trasferte, indennità e diverse pegli ingegneri del reale corpo del Genio civile.

Ricorderà la Camera che sui dati offerti dal Ministero e risultanti dal documento allegato al rapporto col numero 2, la Commissione rilevando che nel 1867 si erano spese 278 mila lire, come è esposto nel documento testè citato, credette che coll'inclusione della Venezia si potesse portare la somma a lire 300 mila.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici eccepì contro queste conclusioni, e produsse alla Camera nuovi documenti dei quali si tratta di darle ora conto.

Tali documenti relativi alle spese dichiarate riguardano i tre esercizi 1866 67 68.

Nei due primi esercizi è esclusa la Venezia, nell'ultimo esercizio vi è inclusa ancora la spesa relativa alla Venezia. Nel bilancio del 1866 il capitolo in discorso fu stanziato per lire 396,000, e dai dati ora in esame risulta che ne furono spese sole 301,000, per cui ci fu il sopravanzo di 95,000 lire. Nel 1867 lo stanziamento fu di 320,000 lire, e la spesa di 319,000 lire. Nel 1868 lo stanziamento fu di 472,000 lire, la spesa 395,000 lire, per cui risultò l'avanzo di 77,000 lire.

Nel bilancio di che ora si tratta, relativo al 1869,

deve includersi il di più relativo alla Venezia; ma la Commissione ha osservato che la media del 1866 e del 1867 risultava di 310,000 lire; che, se nel 1868 cresceva la spesa a 395,000 lire, pareva alla Commissione che fossero giustificati i rilievi dell'onorevole Valerio, a mozione del quale il soggetto fu rimandato all'esame della Commissione stessa, ed essa non poteva non valutarli, inquantochè osservava e credeva che l'aumento notevole a 395,000 lire, spese realmente nel 1868, in confronto delle 310,000 lire, media degli anni precedenti, fosse da imputarsi, più che altro, e anzi assolutamente alle peripezie nate in occasione delle alluvioni sofferte; e che per conseguenza riguardasse accidenti straordinari, che sicuramente non saranno per ripetersi nell'anno in corso.

Pareva adunque alla Commissione che, pigliando le mosse, come sembra fare il Ministero, da quest'anno eccezionale 1868, non fosse abbastanza giustificato lo assegnamento ristretto da lire 422,000 a 400,000.

Invece, riportandosi alla media delle spese del 1866 e del 1867 in 310 mila lire, esclusa la Venezia, ed introducendo la necessaria quota per essa, la Commissione crederebbe che con 350 mila o 360 mila lire al più, inclusa ben inteso la Venezia, potesse ben sopprimersi alla spesa addizionale in discorso di trasferte e indennità, che vanno aggiunte, a termini delle leggi e regolamenti in vigore, agli stipendi degli ingegneri del Genio civile.

Ragioniamo di spesa eventuale e, come suol dirsi, d'ordine; per conseguenza non può portarsi sopra l'entità dei documenti una disamina minuta e sottile per stabilire precisamente la somma più propria. Ma crederebbe la Commissione che a 350 mila lire si potesse acconciare il Ministero, a fronte delle lire 400 mila da ultimo richieste in surrogazione delle 422 mila primitive.

Tale almeno sarebbe il parere della Commissione, che ho cercato di riassumere per rendere conto esatto della unificazione che essa propenderebbe a fare nella spesa in discussione.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Aggiungo alcune spiegazioni. L'onorevole relatore ha citata la media di tre anni. Ma mi pare che nei due primi anni non ci entravano le spese fatte per la Venezia.

**MONTI C., relatore.** No!

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Allora è inutile prendere per media una somma, dalla quale sia esclusa negli anni 1866 e 1867 la Venezia; non ne viene alcuna luce all'argomento. Nel 1868, che è l'anno in cui è inclusa anche la Venezia, abbiamo trovato che le spese sommarono a 395,000 lire. Ma mi pare di avere aggiunta nella nota, consegnata all'onorevole relatore, l'osservazione che non sono tutte le spese del 1868, che ne restava ancora una parte a cui si aveva a soddisfare. Dunque si vede che la spesa totale per le trasferte e indennità del Genio civile, probabilmente in forza

delle grandi intemperie e per i guasti di strade e di arginature avvenuti nel 1868, sorpassò in detto anno le 400,000 lire.

Siccome poi vi sono grandi lavori da fare nel 1869 per ristabilire le arginature dei fiumi e riparare ai guasti delle strade, lavori pei quali abbiamo presentato un progetto di legge che ammonta, per le sole acque ed arginature, a 7 milioni, i quali in massima parte devono essere spesi nel 1869, e, siccome abbiamo ancora molte strade da restaurare, e che evidentemente le spese di trasferta non possono essere nel corrente anno minori di quelle del 1868, così avevamo proposto che, in vece delle lire 328 mila ritenute dalla Commissione, fossero assegnate lire 400 mila, delle quali difficilmente si potrà fare a meno. Ciò non ostante, per mostrare la mia deferenza alla Commissione, e contribuire alle maggiori possibili economie, io dichiaro che il Ministero si accontenterebbe di sole lire 380 mila, colle quali si cercherà di far fronte a tutte le esigenze di questo capitolo. Prego l'onorevole relatore a volere anch'egli assentire a questa limitazione.

**MONTI C., relatore.** Io credo di potere acconsentire, e che non convenga star lì a stillare su 20,000 lire di fondo, che se non occorrerà, andrà in sopravanzo come nell'anno 1866, lo che mi auguro.

**PRESIDENTE.** Dunque la cifra a quanto si riduce?

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** A 380,000 lire.

**PRESIDENTE.** Pongo ai voti il capitolo 6, relativo alle spese di trasferte, d'indennità e diverse, per cui si assegna la cifra di lire 380,000 lire.

(La Camera approva.)

Vengono ora i capitoli sulle spese comuni ai diversi rami del Ministero.

**Capitolo 41. Assegnamenti di disponibilità.** Il Ministero e la Commissione propongono la somma di 150,000 lire.

(È approvato.)

Del capitolo 42, relativo a maggiori assegnamenti, è inutile parlare perchè è posto solo *per memoria*.

**Capitolo 43. Concorso nella pubblicazione del giornale il Genio civile,** cui il Ministero e la Commissione assegnano 11,000 lire.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricciardi.

**RICCIARDI.** Ho fatto il calcolo delle somme che sono state votate, oltre quelle che la Commissione ha proposto, ed, al solito, il bilancio dei lavori pubblici di quest'anno vedo aggravato di una somma molto maggiore di quella dell'anno scorso.

Le economie proposte dalla Commissione sono state quasi tutte respinte. Potrei almeno sperare dalla Camera una piccola economia, poichè le grandi sono state respinte? Misi accordi almeno questa piccola economia di 11,000 lire. Secondo me, un giornale che ha bisogno di essere sovvenzionato, deve essere un cattivo giornale. Può esservi qualche eccezione, ma la regola è

questa. Io credo che lo Stato non debba sovvenire chichessia.

Si è già rilevato da questa discussione che e linee di vapori sovvenute fanno pessimi servizi, mentre, forse, se non fossero sovvenute, lo farebbero ottimo.

Le sovvenzioni sono una pessima cosa. Infatti, nei paesi veramente liberi, ove l'attività dei cittadini si sviluppa senza l'aiuto del Governo, le cose vanno assai meglio che non fra noi. Vedete l'Inghilterra, dove nessuna intrapresa viene sovvenuta dal pubblico erario, presso che tutti sono in prosperità.

Io ho chiesto a molti dei miei onorevoli colleghi, ingegneri, qualche particolare su questo giornale intitolato *Il Genio civile*, e nessuno ha saputo dirmi con precisione che cosa sia.

Il perchè mi venne la curiosità di leggerlo, e avendo avuto alle mani il fascicolo 3°, ho veduto che ogni fascicolo non oltrepassa le 130 o le 140 pagine. Ora per un sì piccolo numero di pagine, si dà una sovvenzione di 11,000 lire all'anno, come se il giornale in discorso non avesse punto associati.

Ma si dice: la parte ufficiale, relativa al Genio civile, deve essere pubblicata. Ed io rispondo: pubblicatela pure, ma nel giornale ufficiale, il quale costa una somma molto considerevole allo Stato, senza rendergli quei servizi che dovrebbe, poichè è malissimo fatto; chè anzi è uno dei peggiori d'Italia. Oltre di che, non risponde per nulla al proprio istituto: mentre non dovrebbe contenere che notizie ufficiali, vediamo che si occupa di scienze, di lettere ed arti. Ha perfino una cronaca di Firenze, che è la più sguaiata cosa che io mi conosca.

La parte relativa al Genio civile potrebbe dunque benissimo venir pubblicata nel giornale ufficiale.

Resta forse qualche tavola da dover venir fuori, e le tavole costano. Ebbene, per questo oggetto si potrebbe dare qualche piccolo aiuto, da potersi prelevare sulle spese casuali, portate in bilancio per 180 mila lire.

Per queste ragioni io prego la Camera di radiare questa cifra di 11 mila lire, se non altro per dimostrare al paese il suo buon volere, il suo desiderio di fare qualche risparmio.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Prima di tutto, e quasi direi come questione preliminare, mi credo in obbligo di dichiarare all'onorevole Ricciardi che il fare la proposta della soppressione di queste 11 mila lire assegnate per la pubblicazione del giornale del Genio civile, il fare questa proposta dico al principio di maggio, è troppo tardi. Non si potrebbe sicuramente effettuare questa economia perchè molti materiali che devono servire pei futuri fascicoli del giornale e specialmente le costosissime tavole di cui è sempre adorna quella pubblicazione sono già in pronto e debbono entrare nei due o tre prossimi fascicoli. Non si farebbe dunque al più che tentare questa economia per la se-

conda metà dell'anno. Osserverò in secondo luogo che con gli abbonati al giornale si sarebbe già contratto l'impegno di pubblicarlo per tutto l'anno corrente. Non si potrebbe dunque da questo lato fare l'economia proposta dall'onorevole Ricciardi.

Non è poi questo un giornale di letteratura o di poesia e nemmeno di politica, che possa essere trattato colle severe parole delle quali piacque all'onorevole Ricciardi di far uso; è un giornale serio, che tratta delle costruzioni, che accompagna le diligenti descrizioni dei nuovi lavori che vengono eseguiti nel regno con opportunissime tavole; è un giornale, secondo ciò che vedo, assai ricercato, e chiesto in cambio di altre opere periodiche, non solo dalle biblioteche e dai pubblici uffizi, ma anche dagli ingegneri delle varie parti d'Italia i quali hanno il vantaggio di trovare in questo giornale la descrizione dei principali lavori idraulici, stradali ed architettonici che vengono eseguiti. Sarebbe, direi, una spilorceria il togliere questo piccolo sussidio ad un giornale che altrimenti cadrebbe inevitabilmente, perchè non bisogna che l'onorevole Ricciardi si dimentichi che tutti i giornali seri e scientifici possono vivere assai difficilmente in Italia col solo concorso degli abbonati; essi hanno sempre bisogno di essere sovvenuti o da private persone o dal Governo.

**LAZZARO.** Domando la parola.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Mi sorprende che egli non abbia saputo trovare fra gl'ingegneri alcuno che gli abbia dato un esatto ragguaglio di questo giornale. Ciò prova che gl'ingegneri che egli ha consultato non sono molto amanti della lettura e dell'istruzione. (*ilarità*)

Sulla sua opinione poi che il Governo non debba dar sussidi ai giornali, se si tratta di giornali politici o letterari io sono perfettamente d'accordo; d'altronde la Camera già l'ha dimostrato in modo indiretto in una sua votazione di qualche tempo fa. Ma, quando si tratta di un giornale come questo del Genio civile che tiene al corrente l'Europa di tutto ciò che per rispetto all'arte dell'ingegnere si fa in Italia, e che gode molta stima anche fuori d'Italia, io dico allora che è certamente conveniente il lasciare sussistere questo giornale e non volerlo soppresso per un piccolo risparmio di 10 o 11 mila lire. Del resto, io pregherei l'onorevole Ricciardi di formulare la sua proposta per l'economia da lui divisata in relazione alle avvertenze da me fatte sui mesi dell'anno già trascorsi e che la Camera passasse sulla medesima sollecitamente ai voti perchè se dobbiamo fare un'altra lunga discussione sulla convenienza o no di togliere questa piccola somma, non finiremo più di discutere questo bilancio.

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

**PISSAVINI.** La cedo all'onorevole Valerio.

**VALERIO.** L'onorevole ministro Pasini non è al corrente della questione relativa a questo capitolo: io

domando licenza alla Camera di ricordare i precedenti, che la metteranno in chiaro.

Questo capitolo era dapprima nella parte ordinaria del bilancio, e c'erano iscritte 30,000 lire.

Nel 1867, quando si discusse il bilancio dell'anno medesimo a mezzo dell'esercizio già compiuto, la Commissione generale del bilancio domandò che si riducesse quella somma a 15,000 lire, perchè 15,000 si trovavano già impegnate.

Tutta la discussione che si è sollevata quest'oggi, si è allora pure sollevata, ed il ministro d'allora ha pure detto quello che fu dall'attuale ministro ripetuto in oggi.

L'onorevole Pasini crede che questo giornale sia di una grande necessità. Ebbene, stia sicuro l'onorevole Pasini che anche degli ingegneri, i quali leggono con attenzione e studiano profondamente i quesiti e il progresso dell'arte risponderanno a lui, come gli rispondo io in oggi, che, cioè, quel giornale non è che ben poco letto; che dei buoni giornali che trattano quelle materie ve ne sono, e che questi si mantengono coi prodotti dei loro abbonati e non coi danari dello Stato.

Ma lasciamo da parte questa questione che può dirsi accademica; il fatto è che la Camera nella seduta del quattro giugno 1867 deliberò la riduzione proposta dalla Commissione.

Venuto il bilancio del 1868, la Commissione generale del bilancio, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, propose ancora che questa somma la si riducesse a 11,000 lire, che era quel tanto a cui ammonta l'impegno preso da un ministro dei lavori pubblici, credo per dieci o dodici anni (con alquanto arbitraria estensione del suo potere), per mantenere questo giornale.

La Commissione del bilancio diceva: questo giornale non si dovrebbe stampare dal Ministero, ma c'è un contratto; questo contratto oggi non si può risolvere; e la Commissione propose alla Camera d'iscrivere 11,000 lire per queste spese, ma scriverle nella parte straordinaria, domandando al Governo che trovasse modo di sciogliere questo contratto. Il Governo aderì a questa proposta della Commissione, la Camera l'accorse e fu votata.

Dunque la questione fu risolta, e non è più il caso di tornarvi sopra; fu risolta con due voti successivi della Camera, e dopo una discussione non breve.

Ora, nel bilancio straordinario ci sta questa somma; il Ministero aveva promesso (credo fosse il ministro Cantelli, se non erro) che si sarebbe occupato del modo di sciogliere questo contratto e di cancellare dai bilanci futuri quella stessa somma di 11,000 lire, che era quel tanto assolutamente necessario per adempire al contratto stabilito.

Dunque, dico, non è oggi il caso di tornare indietro su questa deliberazione: sarebbe il caso di domandare al ministro dei lavori pubblici che studii il modo

di fare che cessi questa pubblicazione inutile, per quanto è ufficiale. Perchè, in fatto di pubblicazioni ufficiali, come ha detto benissimo l'onorevole Ricciardi, si possono fare nel giornale ufficiale; inutile poi quanto alla scienza, perchè le pubblicazioni scientifiche devono essere libere.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Quando io entrai a far parte del Ministero, ho trovato che si pubblicava questo giornale, e che erano proposte pel bilancio 1865 per esso lire 11,000. Io conosco da pochi anni questo giornale, perchè credo che non conti più di cinque o sei anni di vita. Io non voglio entrare in discussione per farne rilevare l'importanza scientifica, ma è certo una esagerazione il dichiararlo affatto inutile, come diceva l'onorevole Valerio, se non altro per le diligenti tavole da cui egli è accompagnato. Esso può dare un'esattissima idea dei lavori idraulici ed architettonici che vengono eseguiti nel regno; ed io credeva che una sì piccola somma, spesa per una pubblicazione che certamente non porta danno e può anzi recare molti vantaggi, io credeva, dico, che meritasse di essere difesa, ma se esiste veramente la risoluzione delle Camere di sopprimere il giornale che io non conoscevo, perchè non entrato ancora in cotesti affari, *equidem natus non eram*; se esiste veramente questa risoluzione, allora prendo impegno di fare le trattative occorrenti, perchè in un'epoca non molto lontana abbia lo Stato ad essere sollevato da queste spese.

MENABREA, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri*. Voglio soltanto rispondere poche parole all'onorevole deputato Valerio, il quale disse che un giornale come quello del Genio civile deve vivere della propria vita.

Pur io, ritengo che in generale tutti i giornali scientifici debbono vivere della vita propria, solamente io faccio osservare che vi sono altri paesi nei quali pubblicazioni analoghe sono sussidiate dal Governo, e citerò, fra gli altri, il Governo belga, il quale sussidia un giornale di *ponti e strade*, appunto analogo al nostro; citerò la Francia, la quale fa pubblicare un giornale consimile. Dunque vede l'onorevole Valerio e vede la Camera che troviamo degli esempi negli altri paesi che possono fino ad un certo punto giustificare lo stanziamento dei fondi che a tale oggetto abbiamo fatto nel nostro bilancio.

Ma osserverò ancora che il giornale *il Genio civile*, che tanto viene impugnato dagli onorevoli preopinanti, ha per scopo speciale di far conoscere i lavori che sono stati eseguiti dal Governo, ed abbiamo moltissimi e bellissimi lavori che possono servire di norma per costruzioni future, i quali erano completamente ignorati; e siccome la stampa delle opere che riflettono i lavori pubblici è sempre costosissima ed i nostri ingegneri non hanno fortuna e paghe sufficienti per potere avere tutte quelle opere che sono loro necessarie, così si è pensato che sarebbe cosa utilissima

di fare una pubblicazione, mercè la quale fossero conosciuti i lavori eseguiti nel paese, e specialmente quelli eseguiti dal Governo, onde i nostri ingegneri nei lavori avvenire potessero valersi di quelle pubblicazioni e trarne delle norme per i lavori da eseguire.

Questo giornale ha giovato immensamente, ed io credo che colla piccola somma che vi spende il Governo si sono fatte molte economie nei progetti che sono stati presentati ed approvati dal Governo, per cui io non credo che sia una pubblicazione così inutile.

In quanto poi al disdegno che l'onorevole deputato Ricciardi ed altri vorrebbero spargere sopra questo giornale, dirò che serve alla illustrazione di lavori bellissimi stati eseguiti nel paese ed apprezzati da quanti conoscono la materia. E, se non m'inganno, abbiamo qui nella Camera stessa un distintissimo ingegnere, il quale ha veduto molti de' suoi lavori pubblicati in quel giornale...

VALERIO. Domando la parola per un fatto personale.

MENABREA, *presidente del Consiglio dei ministri e ministro per gli affari esteri*.... lavori che forse non sarebbero stati conosciuti all'estero se non fossero stati stampati in quel giornale.

Io teneva a fare queste osservazioni, affinché la Camera non rimanesse sotto il peso, direi, delle osservazioni fatte dall'onorevole deputato Valerio, le quali sono, se non erro, ostili alla pubblicazione di questo giornale.

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

VALERIO. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha invertito alquanto il senso delle mie parole, e dopo il ministro dei lavori pubblici anche il presidente del Consiglio ha seguitato su questa stessa via.

Egli mi ha fatto dire che questo giornale è *pessimo*, e l'onorevole presidente del Consiglio è venuto a parlare di *dispregio* che si getta sul giornale. Non è questo, o signori; ed il rinnovare oggi, poichè l'onorevole ministro dei lavori pubblici non vorrebbe che si facesse una lunga discussione, il rinnovare oggi tutta la discussione che fu fatta nel giugno del 1867 e nel febbraio del 1868 su questa materia, mi pare poco utile e conveniente anche per le nostre istituzioni.

Io dunque ripeto che non ho mai detto, e credo che nessuno abbia mai detto che questo giornale sia *pessimo*. Ho detto solo e ripeto, che queste pubblicazioni debbono farsi dalla libera stampa, e non devono essere fatte dal Governo. Il Governo le sue pubblicazioni ufficiali deve farle colla gazzetta ufficiale.

E qui ricorderò un'altra deliberazione della Camera a cui il ministro dell'interno, l'onorevole Cadorna, aveva aderito, e colla quale si incaricava il Governo di prendere in studio il modo di fare della gazzetta ufficiale niente di più e niente di meno che un giornale delle pubblicazioni ufficiali, per togliere un grande sconcio ed una grande spesa. Infatti oggi quasi tutti i

Ministeri hanno un giornale, il quale, si dica quel che si vuole, non serve ad altro che a sciupare il danaro dei contribuenti.

L'onorevole presidente del Consiglio mi cita il giornale *Des-Ponts et Chaussées*. Sta benissimo; ma io non piglio gli esempi in Francia. Io invece citerò un giornale italiano, che non è sussidiato, e che fa molto bene, il *Politecnico* di Milano, senza parlare di molti altri, i quali sono molto utili e si reggono da sè.

Non è necessario che il Governo si faccia pubblicatore di queste cose. Queste cose le lasci fare dai privati, chè non sono affar suo a nessun modo. Vuole anche una scienza ufficiale?

Ed a che riescono poi nel fatto queste vostre mal pensate ingerenze nei campi non vostri? Queste cose finiscono per essere un semenzaio di favoritismo, un mezzo di esercitare influenze indebite, una pressione dell'intrigante mediocrità sull'ingegno libero ed indipendente! E tutto ciò col danaro dei contribuenti!

La Camera ha già giudicato due volte sopra questo argomento, ed io credo che se la vogliono far giudicare una terza volta non voterà diversamente.

Ed ancora la questione delle 11 mila lire la si viene a risolvere in quest'altra; con sole 11 mila lire, il giornale che si volesse pubblicare con conveniente sviluppo non si potrebbe fare; quella somma fu calcolata sopra il minimo della spesa per cui si era impegnati coll'editore, non con gli associati; ed a questo scopo stanno nel bilancio.

Io spero che la Camera non vorrà tornare indietro dai suoi voti e che il Ministero non vorrà persistere sopra questo nuovo ritorno contro ai voti della Camera.

**PRESIDENTE.** Il Ministero non fa nessuna proposta; del resto mi pare che questa economia non sarebbe più applicabile al bilancio del 1869.

**RICCIARDI.** L'onorevole ministro ha affermato esservi degli impegni verso gli associati, e però io modifico la mia proposta, e dico: queste 11 mila lire spariscano dal bilancio, non così tosto si possa farlo, senza mancare agli impegni contratti, e questo annunzio serva di avvertimento agli editori del giornale, i quali dovranno mettersi in grado di farlo andare innanzi per lo avvenire senz'altro soccorso oltre quello delle loro forze.

**VALERIO.** Mi permetta la parola per uno schiarimento.

Non si possono oggi levare queste 11 mila lire, onorevole Ricciardi; c'è un contratto che non...

**PRESIDENTE.** È quello che dice l'onorevole Ricciardi; sono d'accordo e fanno quasi per non intendersi! (*Si ride*) Esso diceva che non insisteva per cancellare questa cifra immediatamente dal bilancio, ma che fin d'ora ne esprimeva il desiderio, perchè dietro preavviso agli interessati venisse tolta quando che fosse.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Io debbo rettificare i fatti soprattutto in quanto al tempo: fu dichiarato nel rap-

porto che questo concorso è dipendente da contratto duraturo sino al 1874. Dunque questa spesa è manifestamente obbligatoria e per conseguenza ha la sua iscrizione nel bilancio irreparabilmente.

E giacchè ho la parola aggiungerò che non poteva aver dimenticato le lunghe discussioni che sorsero sopra questo capitolo, in altro stadio di Legislatura, e, dirò la verità, io non ne rimasi nè molto edificato, nè molto commosso.

Io ammetto perfettamente il principio che il Governo non debba sussidiare i giornali in senso politico, ma qui si tratta di un giornale tecnico speciale... (*Interruzioni a sinistra*)

**DI SAN DONATO.** Ai voti!

**MONTI G., relatore.** Ma mi lascio parlare!

... giornale il quale non può fare che onore all'Italia. Noi dobbiamo essere premurosi di farci conoscere all'estero, come fanno tutte le altre nazioni, le quali si gloriano per rendere note a tutti le loro opere, i loro lavori grandiosi, e vi danno una importanza che noi siamo ben lungi da immaginare, non che raggiungere. Da noi invece sono sorti negli ultimi tempi dei grandi e giganteschi lavori; eppure rimangono sconosciuti, si può dire, a noi stessi non che all'estero.

Sebbene io non stia proprio al corrente di tutto quello che viene pubblicato dal giornale del Genio civile, e non conosca punto il suo direttore e redattori, pure posso assicurare la Camera che produce delle pubblicazioni e dei lavori molto importanti, i quali non solo resterebbero nascosti agli esteri ma lo resterebbero anche agli ingegneri italiani.

Esso giornale ha dato ragguagli notevoli, ed a tempo specialmente, delle nostre opere ferroviarie e marittime; e simili pubblicazioni richiedono molte incisioni ed una grandissima copia di tipi che non è possibile il commercio possa fornire e mettere in essere, dovendo trattare il giornale di opere pubbliche, i cui dati sicuramente debbono procedere dal Ministero, ed esso non potrebbe consentire che fossero divulgati se non se colla debita guarentigia che riuscissero fedeli e proficui.

Io penso che la sapienza non istia nelle regole che tutti sanno, ma stia invece nelle sagge eccezioni. Credo che l'attuale in discorso sia una saggia eccezione, credo essere per ora necessità che il fondo stanziato rimanga sino al 1874. Da qui al 1874, in quest'ambiente, si potrebbero veder cambiati molti pareri, ed allora si può anche supporre che si vegga con altri occhi e con altri sentimenti una pubblicazione che, senza dubbio, i principali ingegneri del Governo debbono procurare che sia fatta coll'esattezza e colle altre vedute corrispondenti allo scopo che la informano e la legittimano.

Così forse potrebbe risultare che, non solo non si dovrebbe torre di mezzo, ma si dovrebbe ampliare e raccomandare.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** Si deve certo andare ai voti, perchè questa è una discussione anticipata di quattro o cinque anni.

Prego quelli che hanno domandato la parola di non insistere, e, poichè l'onorevole Ricciardi non insiste nelle sue osservazioni, riterrò il capitolo come approvato, se non vi è altra opposizione.

(È approvato.)

*Lavori pubblici* — *Strade*, capitolo 44.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Polti.

**POLTI.** A questo punto del bilancio, desideroso, almeno per quanto da me dipende, che non vengano deviate le deliberazioni della Camera, connesse alla lunga serie dei capitoli del titolo secondo, mi sia permesso di rivolgere opportuno invito all'onorevole relatore con preghiera a voler egli riferire, ove lo creda, il suo avviso sulla petizione presentata dai municipi della Valsolda, da me raccomandata d'urgenza in una delle prime tornate del marzo ora decorso, e trasmessa, come ne fui assicurato, all'esame della Sotto-Commissione del bilancio dei lavori pubblici.

**MONTI CORIOLANO, relatore.** Fu infatti presentata alla Camera una petizione che venne registrata sotto il numero 12,523, per parte di centinaia di abitanti della Valsolda, regione confinante colla Svizzera da Porlezza verso Lugano. Con questa petizione gli abitanti di Valsolda fanno presente alla Camera la condizione singolarissima in cui realmente si trovano di non avere strada che comunichi da nessuna parte, ed appoggiano la loro domanda non tanto per interessi particolari, quanto perchè reputano che la strada sarebbe una continuazione di comunicazione per terra tra Lecco, Menaggio, Lugano e Luvino.

La Commissione del bilancio, a cui fu rimessa detta petizione, la prese in considerazione e ne esaminò gli estremi.

Essa potè riconoscere che quanto veniva esposto era la realtà, e che non si trattava soltanto di una strada d'interesse locale, ma che poteva avere dei rapporti, se non internazionali, almeno tali da valere come congiunzione di una linea non interrotta di comunicazione, che trova inciampo in questo piccolo tratto da Porlezza al confine svizzero.

Aggiunge ancora la petizione che verso il confine elvetico la strada già esiste, e si può anche migliorare quando, per parte dell'Italia, si facesse il piccolo tratto di cui è questione; tratto di sette od otto chilometri, che realmente potrebbe meritare l'attenzione del Governo italiano.

La Commissione crederebbe quindi d'invitare la Camera a voler rimettere questa istanza al Ministero, onde vegga se sia il caso o no di aderire alle domande degli abitanti di Valsolda.

**POLTI.** Ringrazio l'onorevole relatore del suo accurato rapporto e della proposta favorevole alla petizione che

io pur ora richiamai all'attenzione sua. Resta così di molto agevolato il mio compito, nella speranza ferma che anche l'onorevole ministro vorrà accettare l'invio proposto, dappoichè parmi che nessuna eccezione possa sorgere in contrario, trattandosi d'un invio puro e semplice, nel quale non è involta nessuna domanda prematura ed intempestiva che alteri in alcun modo le cifre stabilite in bilancio.

Nessuna eccezione poi credo si vorrà elevare che ravvisi nell'assunto dei petenti un interesse da campanile, parziale e staccato. Il solo dubbio mi avrebbe trattenuto al mio consueto riserbo, per lasciare, tuttochè a malincuore, la Valsolda al suo nicchio alpino, ai suoi poveri villaggi e alle pene di Tantalo, create dal secolare abbandono. La iniziativa dei consorzi, l'appello al concorso della provincia, già pur troppo inviluppata nei suoi scarsi bilanci a impegni indeclinabili, e la stessa legge del 30 agosto 1868, relativa alle strade comunali, quand'anche riversar potesse tutti i suoi benefizi, cadono inefficaci e prostrati dalla invincibile fatalità della impotenza a cui sarebbe condannata la Valsolda, derelitta fra le sue roccie scoscese ed impervie, quando considerazioni del più alto momento non concorressero al risveglio di nuove e legittime aspirazioni, confortate da ragioni di interessi generali e di tale carattere elevato nei rapporti economici internazionali, da vedere la meta non lontana di un provvedimento governativo.

Basta lo accennare soltanto alla geografica postura della Valsolda, situata a settentrione della provincia di Como, ad occidente del Ceresio, a confine della Leventina, a poca distanza dallo scalo di Menaggio punto centrale del Lario, basta appena portare il guardo alla sua topografica giacitura, per non potere dimenticare la importanza vitale che all'Italia addita in ogni punto nei rapporti economici e commerciali, quello smisurato arco alpino che ci separa dall'estero con una frontiera di oltre a millequattrocento chilometri, dei quali quattrocento settantaquattro fiancheggiano la Svizzera. Ogni sbocco si identifica in una novella fonte di ricchezza e di produttività. E la strada che si verrebbe ad aprire dall'abitato di Porlezza per la Valsolda al confine elvetico in continuazione del tronco Porlezza-Menaggio costituirebbe un potente succedaneo ausiliare degli sbocchi dello Stelvio, della via di Poschiavo, dalla valle Presaglia e dello Spluga, in quell'ordine di considerazioni rilevate colla verità dei sodi argomenti, della parola incisiva dell'onorevole mio amico Robecchi.

L'importanza del solo tronco da Menaggio a Porlezza, per un crescendo che in questi ultimi anni segnarono i passeggeri in proporzione, dirò geometrica, fu tale che il Consiglio provinciale di Como non esitò a proporre quel breve tratto fino dal 20 febbraio 1866 fra le strade nazionali.

L'Austria che non fu avara di strade alle provincie

lombarda, non disconoscendo l'importanza di una strada carrettiera per la Valsolda, vi contrapponeva il veto delle viste politiche di un Governo dispotico. Il veto dell'Austria dovrebbe essere ora per converso di impulso a noi per attivare le facili comunicazioni con uno Stato limitrofo, amico e retto a libere istituzioni.

Aperto per la Valsolda il tramite di congiunzione fra il nostro Stato e il Cantone Ticino, non crederei lontano il giorno di vedere ripristinato l'ufficio delle dogane a Porlezza, dove non è molto esisteva, o in altra vicina località a seconda del caso, così come ne esigerebbero l'incremento infallibile dei cambi commerciali e la tutela dei dazi di frontiera.

Per ultimo, a dare consistenza e risalto all'assunto dei petenti, concorre il nuovo trattato di commercio del 20 luglio 1868, articolo 17 a voi tutti noto concluso fra l'Italia e la Svizzera.

Il tratto da percorrersi non raggiunge i nove chilometri. Dal lato tecnico fu elaborato un progetto da una Commissione di egregi cittadini della Valsolda, ritenuto regolare, commendevole ed approvato dal Genio civile in Como. La spesa non supererebbe le 250,000 lire.

Il Governo ticinese si tiene pronto, come lo fu sempre, ad aderire per sua parte alla chiamata nello aprire il tracciato che da Lugano si unirebbe al nostro confine. Tutto messo a rilievo, e senz'altre più minute digressioni, del resto nell'a petizione giustamente citate, io rimetto il tema all'esame e allo studio dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, nel cui zelo e nel cui senno pienamente confido.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Il Ministero si affretta a dichiarare che prenderà in considerazione la petizione degli abitanti della Valsolda, e che dopo i risultati di un esame tecnico sulla maggiore o minore facilità di costruire una strada che da Porlezza metta per la Valsolda sul territorio del Cantone Ticino, quando si avrà rilevato che l'opera non risulti troppo onerosa alle finanze dello Stato, ma sia agevolmente eseguibile, come dichiara l'onorevole preopinante, allora col mezzo del Ministero degli esteri si entrerà in trattative col Governo del Cantone Ticino per intendersi sulla costruzione da un parte e dall'altra di questa strada, e se ne chiederà al Parlamento la necessaria approvazione.

PRESIDENTE. Pongo ai voti il capitolo 44...

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. A questo punto, d'accordo coll'onorevole relatore, bisogna fare tre osservazioni: prima, se questa è la sede, dove si debbano porre in discussione quelle aggiunte alle spese di riparazioni di strade, che abbiamo trasferito nella parte straordinaria, e che sarebbero circa lire 397,000; secondo, se si debbano qui aggiungere le lire 104,100 che erano comprese nel bilancio 1868, e che non furono erogate prima del 31 dicembre, per cui,

secondo la legge di contabilità, non si potrebbero più spendere quantunque riguardino lavori in corso e quasi finiti, ma pei quali al 31 dicembre non si sono potuti staccare i relativi mandati. Queste somme debbono essere riportate nel bilancio del 1869 e non producono maggiore spesa nel bilancio perchè il fondo relativo ci è avanzato nel 1868. Vi sarebbero poi da aggiungere nelle spese straordinarie 100,000 lire per la strada d'Aosta, decretata con legge recentemente votata dal Parlamento.

Domando se sia questo il momento in cui il relatore acconsenta che si tratti di queste tre spese accessorie.

PRESIDENTE. Perdoni un momento. Prima desidero sapere dall'onorevole relatore se, nonostante le dichiarazioni fatte dal signor ministro sulla petizione degli abitanti di Valsolda, la Commissione intenda ch'io ponga ai voti l'invio di questa petizione al Ministero.

MONTI CORIOLANO, *relatore*. Lo crederei opportuno.

PRESIDENTE. In tal caso, prima di procedere a discutere sulle osservazioni del ministro relative al capitolo 44, io pongo ai voti, siccome ha proposto il relatore della Commissione, l'invio al ministro dei lavori pubblici della petizione col numero 12,523 sporta dagli abitanti di Valsolda e circconvicini paesi onde ottenere la costruzione di una strada dall'abitato di Porlezza al confine della Svizzera.

(L'invio è approvato.)

Ora io prego il signor ministro a mandarmi la sua proposta scritta.

PASINI, *ministro pei lavori pubblici*. Io lascierei prima parlare il relatore, che ha già preso in esame questa questione.

MONTI CORIOLANO, *relatore*. Rispetto alla domanda d'iscrivere 100,000 lire nel bilancio straordinario per dar mano ai lavori della strada del Piccolo San Bernardo dalla Tuille in su, derivando questo stanziamento dal disposto di una legge da poco tempo votata dal Parlamento, la Commissione non poteva trovare alcuna difficoltà, ed è indifferente a che punto del bilancio debba iscriversi la somma.

Non l'ha iscritta nell'elenco stampato, perchè, attesa l'approvazione del Senato che non era ancora avvenuta, la domanda del Ministero è giunta posteriormente alla stampa del rapporto. E dacchè dal prospetto a pagina 39 del rapporto stesso risulta che le strade dell'alta Italia sono le prime in ordine numerico, io crederei che si potessero iscrivere da principio dette 100,000 lire riguardanti la strada del piccolo San Bernardo; e ciò rispetto all'ultima domanda dell'onorevole signor ministro.

Rispetto all'altra domanda di dovere stanziare i fondi necessari per far fronte ai guasti occorsi su molte strade di tutta Italia, conseguentemente alle alluvioni del 1868, la Commissione è pronta a dare quei ri-

scontri di esame che le incombeva di fare, essendole stata rimandata la questione quando il signor ministro propose alla Camera il relativo stanziamento di fondi. In quanto poi alla sede che questo deve avere in bilancio, la Commissione non fa differenza a che avvenga prima di un capitolo piuttosto che prima di un altro. Perciò essa si rimette in questo alla Presidenza della Camera, ed allora, quando verrà in discussione il nuovo capitolo, io avrò l'onore di produrre le risultanze dell'esame della Commissione.

Circa poi alla terza proposta dell'onorevole ministro relativa alle 110 mila lire di residuo, io mi permetto di far osservare che, se non prendo equivoco, la cosa è nuova; per conseguenza qui sul momento non saprei che dire, e desidererei prendere concerti collo stesso signor ministro in proposito.

**PRESIDENTE.** Io prego l'onorevole ministro o l'onorevole relatore a mandarmi formulate e scritte queste proposizioni, poichè, trattandosi di cifre, bisogna essere esatti.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Dichiaro all'onorevole relatore che, per le naturali lentezze delle contabilità, è da poco tempo soltanto che si è saputo che quelle somme non hanno potuto essere spese nel bilancio 1868, e che per conseguenza bisogna farle comprendere nel bilancio del 1869, per non mancare dei fondi necessari a saldare gl'impegni già contratti per quei lavori.

**PRESIDENTE.** Proporrei, salvo poi alla Commissione di correggere l'enumerazione dei capitoli, di votare prima il capitolo 44 colla denominazione che si legge nel prospetto, quindi un altro che potrebbe portare il numero 44 bis e dovrebbe intitolarsi così: *Compimento della strada nazionale da Aosta in Francia pel Piccolo San Bernardo*, lire 100,000.

**PASINI, ministro pei lavori pubblici.** Io proporrei

precisamente che si chiamasse 44 bis, giacchè il 44 è assegnato alla strada nazionale da Cuneo in Francia.

**PRESIDENTE.** Intanto metto ai voti il capitolo 44 che è relativo alla *strada nazionale da Cuneo alla Francia per il colle d'Argentera*. (Sistemazione fra Vinadio ed il colle della Maddalena). Cuneo (Spesa ripartita). Capitolo al quale Commissione e Ministero assegnarono la cifra di 190,000 lire.

(È approvato.)

Ora viene il capitolo aggiunto che porterà il numero 44 bis. *Compimento della strada nazionale da Aosta in Francia pel Piccolo San Bernardo* (spesa ripartita).

A questo capitolo si assegna la cifra di 100,000 lire.

(È approvato.)

Capitolo 45. *Strada nazionale di Valle Roia — Sistemazione del tratto fra Ventimiglia ed il rio Vallone* (Porto Maurizio) (spesa ripartita).

A questo capitolo è assegnata la cifra di 100,000 lire dalla Commissione e dal Ministero.

(È approvato.)

Siamo giunti al capitolo 46, sul quale vi sono proposte e molti oratori iscritti, quindi io propongo che si debba rimettere a domani il seguito della discussione di questo bilancio.

*Voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** Alle ore due incomincerà la seduta.

La seduta è levata alle ore 5 50.

*Ordine del giorno per la tornata di domani:*

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.